AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

ASES FINLANDESES DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

ASES FINLANDESES DE LA II GUERRA MUNDIAL



Cuadro de términos con abreviaturas

Abreviatura	*Español*
Tcol.	*Teniente Coronel*
Cte.	*Comandante*
Capt.	*Capitán*
Tte.	*Teniente*
Alf.	*Alférez*
Bri.	*Brigada*
Sgto1º	*Sargento Primero*
Sgto.	*Sargento*

ASES FINLANDESES DE LA II GUERRA MUNDIAL





Ilustración de portada:
El 6 de marzo de 1944 tres Bf 109G de la 1ª/HLeLv 34 y seis Brewster Model 239 de la 3ª/HLeLv 24 fueron enviados a patrullar el extremo este del Golfo de Finlandia con instrucciones de esperar la llegada de los aviones soviéticos que regresaban a sus bases de Seiskari o de Oranienbaum. A las 17:45 horas, los pilotos finlandeses localizaron a un kilómetro de distancia, a 16 bombarderos Petlyakov Pe-2 del 12° GBAP, escoltados por una docena de cazas. Inmediatamente se separaron, lanzándose unos cazas contra los bombarderos y otros contra los cazas de escolta. Atacando a los bombarderos, el Bri. Ilmari Juutilainen consiguió en poco tiempo derribar dos de ellos y se lanzó en persecución del que iba a ser su tercera presa, cuando vio que dos Bf 109 se colocaban tomando posiciones como puntos suyos. Juutilainen concentró de nuevo su atención en el bombardero que intentaba escapar, y estaba a punto de abrir fuego, cuando su agudizado instinto de supervivencia le indujo a comprobar otra vez su retaguardia, comprobando que los "Bf 109" seguían todavía allí, ¡aunque ahora eran Yak-7! Inmediatamente comprendió que se había equivocado identificando a sus compañeros de ala y dio un fuerte tirón de la palanca de mando en el mismo instante en que los Yak abrían fuego y sus disparos pasaban por debajo de su aparato. Los cazas rusos optaron por no perseguir al sobresaltado finlandés y viraron para dirigirse a su base en Siuskari. Mientras tanto, los Pe-2 habían escapado, de modo que Juutilainen decidió perseguir a sus presuntos atacantes. Finalmente, alertados del peligro que se les venía encima por detrás, los pilotos de los Yak intentaron evadir los disparos del finlandés efectuando un viraje y descendiendo en picado, pero Juutilainen se pegó obstinadamente a su cola disparando ráfagas cortas al tiempo que la pareja de cazas enemigos descendía hasta una altitud de apenas diez metros sobre la superficie helada del mar. Tras una breve persecución sobre hielo, el combate terminó por fin cuando uno de los pilotos soviéticos toco el "suelo" y estalló.
El Bri. Juutilainen terminó la guerra como el máximo as de la Fuerza Aérea finlandesa, con 94 victorias aéreas confirmadas y 34 sin confirmar.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Basado en la obra *Finnish Aces of World War 2*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1998

Texto original en inglés de Kari Stenman y Kalevi Keskinen
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wylie
Perfiles de aviones realizados por Mark Styling
Ilustraciones de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6°
28003 Madrid, España

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-423-5
D.L.: M. 35038-2000

ÍNDICE

LA GUERRA DE INVIERNO

En agosto de 1939, ante la sorpresa de las naciones occidentales, Alemania y la Unión Soviética firmaron un pacto de no-agresión. En un protocolo adicional secreto de este acuerdo, descubierto en primer lugar por los norteamericanos después de la guerra, y después en documentos encontrados recientemente en la misma Rusia, los pequeños estados independientes bálticos quedaban incluidos en el Pacto Molotov-Von Ribbentrop, permitiendo, de hecho, a la Unión Soviética ocuparlos tras la invasión alemana de Polonia. Uno de los países afectados involuntariamente por esta anexión secreta era Finlandia.

El 1 de septiembre de 1939 Alemania lanzó su ataque contra Polonia, y al cabo de tres semanas se había hecho con el control de la parte occidental del país. Como se había acordado en el pacto de no-agresión, la Unión Soviética ocupó las provincias orientales de Polonia, al mismo tiempo que exigía por la fuerza acceso a las bases aéreas y navales de los países bálticos.

Sólo Finlandia permaneció desafiante ante las amenazas comunistas, y mientras el Ejército Rojo acumulaba abiertamente tropas en la frontera occidental de la Unión Soviética en un intento de intimidar a los finlandeses para que se sometiesen, en Moscú continuaban las negociaciones entre los políticos de los dos países. Los soviéticos reclamaban que les fuesen cedidas extensas zonas de Carelia (que incluían numerosas instalaciones militares) a cambio de entregar a Finlandia territorios estériles en los desiertos helados del norte. Todas las propuestas de los comunistas estaban disfrazadas bajo el pretexto de "la seguridad de Leningrado", que, como correctamente sospechaban los finlandeses, ocultaba su verdadero propósito que consistía en la conquista total de su país; recientes investigaciones llevadas a cabo en Rusia han revelado un detallado plan que apoya estas sospechas. Temiéndose lo peor, las Fuerzas Armadas finlandesas decretaron una movilización total mientras las negociaciones continuaban.

A lo largo de la escalada que desembocó en la guerra, Finlandia (quizás ingenuamente) confió en que su estatus neutral sería reconocido a través de su afiliación a la Liga de Naciones, y en consecuencia dijo "no" a todas las propuestas que suponían una ofensa para su soberanía. Tras recibir esta repuesta, el 28 de noviembre de 1939, la URSS rompió las negociaciones, anuló el pacto de no-agresión firmado en 1932 por los dos países, y atacó 48 horas después. La Guerra de Invierno había comenzado.

LAS DEFENSAS DE LOS CAZAS

La unidad básica de caza finlandesa era el *Lentolaivue* (un escuadrón). Su plantilla teórica era de 27 aviones, divididos en tres escuadrillas de nueve cazas. Sin embargo, debido a los



El Fokker D.XXI FR-86 de la 2ª/LLv 24 (la segunda escuadrilla del *Lentolaivue* 24) ligeramente camuflado en Utti el 1 de diciembre de 1939, el segundo día de la Guerra de Invierno. El jefe de la 2ª/LLv 24, Tte. Jaakko Vuorela, consiguió la primera victoria aérea de su escuadrón a bordo de este mismo caza el día en que fue tomada esta fotografía, cuando derribó un bombardero Tupolev SB del 24° SBAP (Regimiento de aviación de bombarderos rápidos) sobre el Istmo de Carelia. Como puede apreciarse, habían empezado a caer las primeras nieves del invierno, y una semanas después todos los cazas Fokker fueron equipados con esquíes.

azares de la disponibilidad de aviones, un escuadrón podía llegar a estar compuesto por hasta 35 cazas, o por solamente seis. Una típica escuadrilla de "alerta" estaba formada por una *Schwarm* de cuatro cazas.

Para hacer referencia a un *Lentolaivue* se utilizó la abreviatura LLv hasta mayo de 1942, en que se cambió por LeLv. Para mayor claridad, a lo largo de este volumen se utilizará esta última designación al hacer referencia a la Guerra de Continuación. El 14 de febrero de 1944, se asignó un prefijo operativo a todas las unidades de combate, convirtiéndose los escuadrones de caza en *Hävittäjälentol-aivues*, que se abrevió como HLeLv. Antes del verano de 1944 era poco frecuente que un escuadrón tuviese más de una escuadrilla en el aire al mismo tiempo, aunque las misiones de escolta a bombarderos normalmente requerían para su cumplimiento la intervención de dos escuadrillas.

En 1937, la Fuerza Aérea finlandesa puso en marcha un plan de desarrollo con una duración prevista de cinco años, que contemplaba principalmente la adquisición de "interceptores". Acertadamente, se había llegado a la conclusión de que cualquier enemigo que pretendiese atacar Finlandia recurriría principalmente al empleo a gran escala de bombarderos sin escolta de cazas. Con los limitados fondos de que disponían, los finlandeses tendrían que adquirir estos interceptores de fuentes distintas de las principales potencias europeas que, en medio del creciente clima de tensión política, no estaban en condiciones de prescindir de ninguno de sus aviones militares.

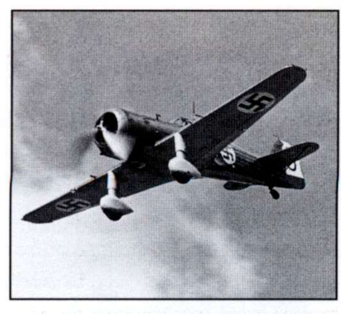
Los finlandeses acabaron cerrando un acuerdo con la compañía holandesa Fokker, en virtud del cual adquirieron inmediatamente siete D.XXI, y una licencia para la fabricación de 35 aparatos más. Como resultado de que sus encargos habían sido rechazados por todos los principales fabricantes, la Fuerza Aérea finlandesa sólo había recibido dos tercios de sus nuevos interceptores cuando el Ejército Rojo atacó. El 30 de noviembre de 1939, estaban disponibles para entrar en combate 36 D.XXI, que estaban encuadrados en tres escuadrillas del *Lentolaivue* 24 y en dos del *Lentolaivue* 26, todas ellas bajo el mando del jefe del LLv 24, Capt. Gustaf Erik Magnusson.

El resto de los efectivos de cazas estaba formado por diez obsoletos Bristol Bulldog IVA encuadrados en la tercera escuadrilla del LLv 26, cuyo empleo se limitó a la defensa de zonas situadas a retaguardia del frente y de ciudades y puertos vulnerables. Tanto el LLv 24 como el LLv 26 formaban parte del *Lentorykmentti* 2, a cuyo frente estaba el creador de las fuerzas de caza finlandesas, Tcol. Richard Lorentz.

Según fuentes soviéticas, había 3.253 aviones desplegados en el frente finlandés, que se extendía desde el Golfo de Finlandia al Océano Ártico. El grueso de estas fuerzas se concentraba en la zona del Istmo de Carelia, que se convertiría en el frente más importante de la Guerra de Invierno. Esta colosal fuerza aérea realizaría una media de 1.000 salidas diarias.

TÁCTICAS DE CAZA

A pesar de la escasez de sus efectivos, los pilotos de caza finlandeses eran individuos altamente adiestrados que habían sido bien adoctrinados en las tácticas modernas por Richard Lorentz. Ya en 1934, el entonces Cte. Richard Lorentz había descubierto (pilotando Gamecocks en el LLv 24) que la tradicional formación de caza consistente en un avión líder con dos pun-



El D.XXI FR-92 del LLv 32 en vuelo pocos meses después del final de la Guerra de Invierno. Este aparato, fotografiado sobre Siikakangas en agosto de 1940, lleva todavía los distintivos tácticos utilizados por la 4ª/LLv 24 seis meses antes. Durante el conflicto de invierno era pilotado normalmente por el segundo jefe de escuadrilla, Tte. Pelle Sovelius, que lo utilizó para conseguir seis victorias.

El Tte. Per-Erik Sovelius, vistiendo el traje de vuelo completo, posa cerca de la cola del FR-92 en enero de 1940. Este veterano as mandaría posteriormente la 4ª/LeLv 24 equipada con Brewster durante la Guerra de Continuación.



tos era menos adecuada para el combate aéreo que la de una pareja de aviones. Esta última formación podía adoptar un procedimiento más flexible para atacar al enemigo debido a estar formada por un aparato menos y a que su número podía ser aumentado cuando fuese preciso con la adición de una segunda pareja, creando lo que la Luftwaffe denominaba una *Schwarm*.

Antes de asumir el mando del LLv 24, Magnusson había visitado varias unidades de fuerzas aéreas extranjeras, y entre ellas estuvo un período de tres meses en la recién creada JG 132 "Richtofen". Como ya se ha mencionado, los alemanes también habían dejado de emplear la formación de tres aviones a favor de la patrulla de cuatro aparatos. Esto convenció a los altos mandos finlandeses de que las formaciones básicas adoptadas recientemente eran correctas y que las tácticas desarrolladas tomándolas como base eran las adecuadas.



Los pilotos de la 4ª/LLv 24 posando delante del D.XXI FR-110 en enero de 1940. Durante la guerra de invierno era raro que se tomasen fotografías de grupo como ésta, ya que la temperatura en el exterior en esta época del año era normalmente de –35° C. Los pilotos que se ven en esta foto son, de izquierda a derecha, el Sgto. Martti Alho, el Alf. Tapani Harmaja, el Tte. Jussi Räty, el Tte. Veikko Karu, el Cte. Gustaf. Magnusson, el Bri. Viktor Pyötsiä, el Sgto. Mayor Sakari Ikonen, el Tte. Per-Erik Sovelius, el Alf. Iikka Törrönen y un corresponsal de guerra sin identificar. Con excepción de Harmaja y Räty, todos estos hombres se convertirían después en ases.

La escasez de fondos para la Fuerza Aérea finlandesa durante los años treinta no sólo afectó a sus niveles de material, sino también al adiestramiento de pilotos. A causa de ello un alumno destinado a pilotar cazas recibía la instrucción elemental de vuelo, pero ningún adiestramiento avanzado. Esto se traducía en que se le enseñaban dos, o tal vez tres, métodos de atacar a los aviones enemigos, pero nada más. Este hecho se debía a que se había llegado a la conclusión de que un bombardero podía normalmente ser derribado con dos (o a lo sumo tres) pasadas. Estos tres métodos, y las prácticas de tiro asociadas, se ensayaban tanto durante el adiestramiento como en las unidades de combate, y se ajustaban tanto a los límites doctrinales como económicos.

Para conseguir el éxito en tres pasadas, las armas se disponían de forma que sus líneas de tiro convergiesen a 150 m, pero se adiestraba a los pilotos para que no abriesen fuego hasta llegar a una distancia de 50 m. Acercarse tanto al enemigo era una tarea arriesgada, pero el llegar tan cerca del bombardero les daba dos ventajas: 1) eran inmunes al fuego defensivo, y 2) no podían fallar el tiro.

Cuando estalló la guerra, Magnusson dio órdenes estrictas de evitar los duelos de caza, ya que el D.XXI carecía de la maniobrabilidad necesaria para superar los virajes de los Polikarpov I-15bis, I-16 y I-153 soviéticos. Sin embargo, era más que adecuado para la misión de interceptor de bombarderos, y aunque carecía de una elevada velocidad punta, tenía una buena velocidad ascensional y siempre podía evadirse efectuando un picado.

LOS PRIMEROS ENCUENTROS

El 30 de noviembre de 1939 amaneció con el cielo cubierto de nubes, y en las pocas misiones de interceptación que se efectuaron no se produjo ningún encuentro con aviones enemigos. A la mañana siguiente, las Fuerzas Aéreas del Ejército Rojo enviaron una oleada compuesta por unos 250 aviones a bombardear Helsinki y otros puertos, una segunda formación a atacar los aeródromos situados en el sureste de Finlandia y cazas para patrullar la ruta a lo largo del Istmo de Carelia.

A pesar de la abrumadora superioridad numérica del enemigo, los pilotos de caza finlandeses estaban preparados

El D.XXI FR-105 de la 5ª/LLv 24 en Jorinen en abril de 1940. Durante la Guerra de Invierno los futuros ases Sgtos. Lasse Aaltonen y Onni Paronen (entonces miembros ambos del LLv 26) consiguieron victorias a bordo de este caza. Los esquíes por los que se habían sustituido las ruedas del tren de aterrizaje fijo del Fokker producían un efecto muy pequeño en las prestaciones del caza.



para rechazar a los bombarderos, gracias a que habían sido movilizados varias semanas antes. El primer contacto se produjo a las 11:45 horas cuando dos Bulldog fueron atacados por seis I-16 del 7º IAP (regimiento de aviación de caza). Los pilotos finlandeses quedaron inmediatamente separados los unos de los otros, y el Sgto. Uuttu (pilotando el BU-64) se quedó solo para luchar contra los rusos. Tras alcanzar con varios disparos a un "Rata", fue derribado, estrellándose en Muolaanjärvi y resultando herido. A pesar de ello, el I-16 alcanzado por Uuttu también fue derribado, convirtiéndose en la primera victoria aérea conseguida sobre Finlandia.

Poco después de este primer combate, el LLv 24 ordenó el despegue inmediato de los D.XXI en parejas, mandadas por el Capt. Magnusson (a los mandos de su habitual FR-99). Entre el mediodía y las 15:00 horas, la unidad realizó 59 salidas, derribando ocho bombarderos Tupolev SB del 41º SBAP (regimiento de aviación de bombarderos rápidos) y tres del 24º SBAP entre Lappenranta y Seivästö. El Tte. Vuorela consiguió dos victorias, mientras que el Capt. Magnusson, el Tte. Ahola, el Tte. Luukkanen, el Tte. Räty, el Alf. Kokko y los Sgtos. Heikinaro, Nissinen, Rautakorpi y Virta lograron una victoria cada uno.

El mal tiempo y las nevadas impidieron todos los vuelos hasta el 19 de diciembre, cuando la LLv 24 realizó 58 salidas sobre el Istmo de Carelia entablando combate en 22 ocasiones entre las 10:50 y las 15:20 horas. Los soviéticos perdieron siete SB (seis del 44º SBAP) y cinco Ilyushin DB-3 pertenecientes a otros regimientos. El Sgto. 1º Virta (a bordo del FR-84) fue el primer piloto finlandés que entabló combate con el enemigo aquel día, aunque se encontró con los cazas I-16 del 25º IAP en lugar de con los bombarderos. A pesar de ello, consiguió derribar rápidamente a dos de sus oponentes.

Cuatro días después, el poco afortunado 44º SBAP fue atacado de nuevo por los Fokker, perdiendo seis SB sobre el Istmo de Carelia a las 11:00 horas; el Tte. Sarvanto derribó a dos de ellos a los mandos del FR-97. En esa fecha tuvieron lugar unos 21 combates, y además de los bombarderos, fueron también derribados dos I-16 de cada uno de los regimientos 7º IAP y 64º IAP. El Sgto. Tilli, a los mandos del FR-103 se encargó de derribar a estos dos últimos.

El LLv 24 siguió cosechando victorias a lo largo del primer mes de operaciones, derribando el increíble número de 54 aviones, frente a la pérdida de un solo Fokker derribado y otro dañado. En tierra, las tropas finlandesas conseguían también éxitos similares desproporcionados a su número, logrando detener eficazmente los avances soviéticos en todas direcciones.

El 6 de enero de 1940

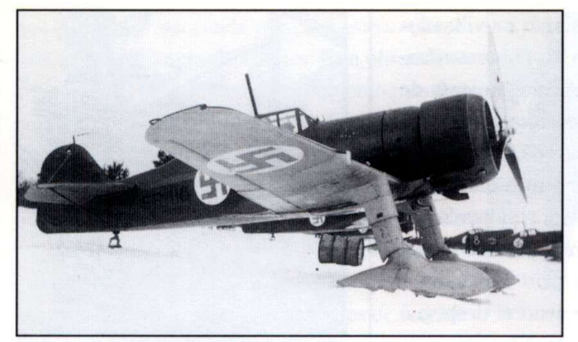
La mañana del 6 de enero, 17 DB-3M del 6º DBAP (regimiento de aviación de bombarderos de largo alcance) despegaron desde Estonia en dos oleadas para bombardear la ciudad de Kuopio, situada en el este de Finlandia. Los nueve primeros Ilyushin atacaron su objetivo según lo planeado, pero la segunda formación de ocho aparatos se desvió demasiado hacia el oeste y cruzó el Golfo de Finlandia al sur de Utti. Cerca de allí tenía su base la 4ª/LLv 24, a la cual pertenecía el Tte. Sovelius que se encontraba de patrulla de vigilancia (a bordo del FR-92). Atacó a los DB-3M a las 10:10 a una altitud de 3.000 metros, derribando el avión que ocupaba el extremo izquierdo de la formación.



El Tte. Jorma Zamba Sarvanto, de la 4ª/LLv 24, tenía buenas razones para sonreír, ya que a bordo de este mismo caza (el D.XXI FR 97) derribó el 6 de enero de 1940 seis bombarderos DB-3 en sólo cuatro minutos. Como muchos otros ases finlandeses, posteriormente entró en acción con los Brewster, consiguiendo cuatro victorias que elevaron su registro final a 7 en 251 misiones.

En el club de oficiales de Immola, 24 horas después de su asombroso encuentro del 7 de enero de 1940 con la Fuerza Aérea soviética, el Tte. Sarvanto muestra el arrugado trozo de revestimiento del empenaje de cola perteneciente a uno de los seis bombarderos DB-3M del 6º DBAP (Regimiento de aviación de bombarderos de largo alcance) que había derribado con sólo 2.000 disparos de ametralladora.





Otro superviviente de la Guerra de Invierno; el FR-116 de la 5ª/LLv 24 está estacionado en Jorinen el 8 de abril de 1940. Aunque apenas es visible en la copia original de esta fotografía, hay un "4" azul pintado en el timón de dirección del FR-116, que indica que pertenece a la 5ª escuadrilla. Al igual que la primera escuadrilla, la 5ª/LLv estaba compuesta por pilotos del LLv 26 hasta que regresaron a su unidad original el 1 de febrero de 1940.

El FR-110, que ya hemos visto sirviendo de fondo a la fotografía de los pilotos de la 4ª/LLv 24 de la página 8, se ve en unas condiciones un poco peores en esta fotografía tomada el 8 de abril de 1940, después de que su piloto efectuase un aterrizaje forzoso en Joroinen tras haber perdido en vuelo el esquí derecho del tren de aterrizaje –ese aparato estaba entonces asignado a la 3ª/LLv 24–. El Bri. Viktor Pyötsiä había pilotado este avión con notable éxito durante el conflicto, consiguiendo con él 7,5 victorias. El FR-110 es el único D.XXI del LLv 24 que ha sido fotografiado con marcas de victorias, consistentes en cuatro barras y media verticales pintadas en la cola del caza.

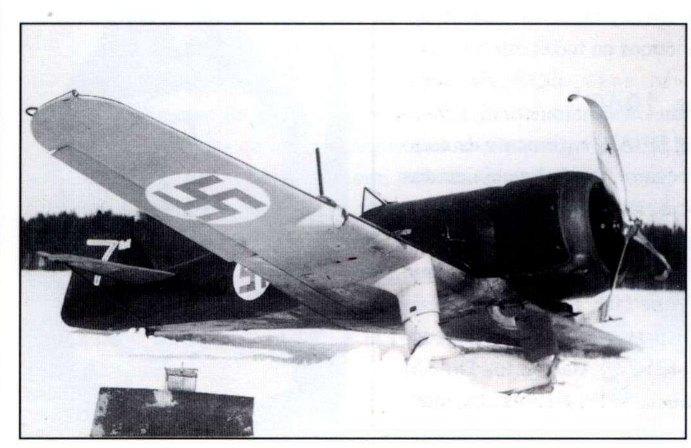
Los siete bombarderos restantes continuaron su vuelo hasta Kuopio, donde lanzaron sus bombas, aunque produciendo escasos efectos, antes de regresar a su base siguiendo la misma ruta, que seguía una línea de ferrocarril. Mientras tanto, el Tte. Sarvanto había despegado para interceptar a los bombarderos en su viaje de vuelta. En sus memorias, publicadas después de la guerra, describe el célebre combate de cuatro minutos que siguió:

"Las nubes que había sobre Utti habían desaparecido y el sol se reflejaba en las panzas de color claro de la impresionante formación de bombarderos. Conté siete de ellos. El grupo de la izquierda volaba en formación escalonada de tres aparatos y, a la derecha, los otros cuatro volaban casi en fila. La distancia de separación de los aviones era de apenas el tamaño de un aparato".

"Viré a la derecha y puse rumbo sur, mientras continuaba ascendiendo. Por un momento mi avión estuvo en los visores de los ametralladores de morro, pero al tener el sol de frente, evidentemente no pudieron verme. Cuando alcancé la altura de los bombarderos, estaba ya 500 m detrás de ellos. A toda potencia, comencé la caza y elegí al que estaba en el extremo izquierdo de la formación, aunque el bombardero que ocupaba el tercer lugar empezando por la izquierda estaba muy por detrás de los otros, y los disparos de su ametrallador de cola podían ser peligrosos. Cuando estaba a una distancia de 300 m sentí unos desagradables impactos en mi aparato: me había metido en una lluvia de disparos".

"Abrí fuego a 20 m con una ráfaga corta contra el fuselaje del aparato de la izquierda. Las balas trazadoras parecieron alcanzar el objetivo, y rápidamente silencié al ametrallador de cola del bombardero. Volví a apuntar a los motores derechos de los otros dos bombarderos de la formación, y, con ligeros toques de gatillo, ambos enemigos cayeron envueltos en llamas. Lancé un grito de victoria y, entonces, orienté mi Fokker hacia los bombarderos que estaban en el lado opuesto de la formación. Atacando de la misma forma que lo había hecho antes, incendié los motores de uno de los bombarderos, antes de lanzarme contra el siguiente avión de la formación, alcanzándole con mis disparos a muy corta distancia. Estos aviones también estallaron en llamas poco después de que los alcanzase con dos o tres ráfagas muy cortas. Hacia la derecha, vi como el primer avión que había atacado en este lado de la formación caía en picado hacia el suelo convertido en una bola de fuego".

"Ahora me propuse destruir todos los bombarderos que quedaban en la formación. Algunos cayeron como las páginas de un libro, ardiendo después de ser alcanzados por mis disparos, mientras que otros ascendían abruptamente al quedar su piloto fuera de combate. El rojo sol de enero brillaba a través de la neblina frente a mí durante todo el combate, excepto cuando el humo oscuro de los aviones en llamas proyectaba su sombra delante de mí".



"El penúltimo bombardero fue mucho más difícil de derribar que los demás, porque, para entonces, los cañones de las alas de mi aparato estaban ya probablemente vacíos. A pesar de todo, finalmente se incendió, y yo me apresuré a lanzarme contra el último. Su ametrallador de cola había estado en silencio durante bastante tiempo, así que me acerqué mucho a él. Apunté al motor y accioné el gatillo ¡pero mis armas permanecieron en silencio! Hice un par de intentos más, pero sin ningún resultado. Me había quedado sin munición, y lo único que podía hacer era regresar a la base".

A pesar de esto, Sarvanto había infligido suficientes daños a seis de los DB-3 como para asegurarse de que se estrellasen entre Utti y Tavastilla, una distancia de 30 km. Por lo tanto, se convirtió en el primer as de Finlandia en una acción que había durado sólo cuatro minutos. Su D.XXI (FR-97) había recibido 23 impactos, aunque ninguno de ellos causó daños graves, y pudo volar hasta las instalaciones de reparación. Cuando se difundieron las noticias sobre esta acción, los periodistas extranjeros mostraron mucho interés por Sarvanto, ya que no se había producido ninguna hazaña como ésta en Europa a aquellas alturas de la guerra.

El 17 de enero, diez D.XXI despegaron a las 13:55 horas para interceptar tres formaciones de SB (25 aviones en total) del 54º SBAP que regresaban de una incursión a través del Istmo de Carelia. Veinticinco minutos después, nueve bombarderos habían encontrado su fin, y varios otros estaban dañados.

Dos días después, tanto el Tte. Nieminen, con el FR-78, como el Sgto. 1º Virta, a los mandos del FR-84, se convirtieron en los siguientes ases al derribar un SB cada uno sobre el Istmo de Carelia. Tras estos reveses, los bombarderos soviéticos evitaron el espacio aéreo sobre el sureste de Finlandia durante casi dos semanas. Sin embargo, otras regiones seguían sufriendo a causa de la actividad de los bombarderos, y el 20 de enero el Tte. Luukkanen dirigió la interceptación de los SB del 21º DBAP al norte del lago Ladoga. Lograron derribar cinco bombarderos, consiguiendo el Bri. Pyötsiä (a bordo del FR-110) dos victorias y el Sgto. 1º Tilli (a los mandos del FR 107) una, alcanzando de este modo ambos la categoría de ases.

La Flygflottilj 19

Aunque consiguieron considerables éxitos en la región del Istmo de Carelia, los finlandeses no tenían suficientes aviones para proteger su desértica frontera norte. Sin embargo, por suerte para ellos, Suecia estaba preocupada por su posición en caso de que Finlandia cayese, y por ello reclutó una unidad de voluntarios compuesta por destacamentos de infantería y de aviación. Esta unidad fue inmediatamente desplegada en Laponia tras su llegada a Finlandia, y el 10 de enero la unidad de aviación, denominada *Flygflottilj* 19 (compuesta por 12 Gladiator y cuatro Hart), llegó a Kemi y estableció su base sobre el hielo en las afueras de Veitsiluoto. Este pequeño destacamento representaba entonces un tercio de la fuerza total de cazas de Suecia.

Dos días después, la F 19 realizó su primera misión cuando los Hart atacaron la base del 145º IAP en Märkäjärvi, con los Gladiator como fuerza de cobertura. Sin embargo, la mala suerte se cebó con ellos durante el vuelo de regreso, cuando dos Hart chocaron el uno contra el otro y otro fue derribado por los cazas enemigos. El Alf. Iacobi, a los mandos del Gladiator "F", consiguió destruir a uno de los I-15bis atacantes, lo que significaba la primera victoria aérea sueca.

La F 19 continuó en el frente hasta el final de las hostilidades, y aunque sólo consiguió derribar ocho aviones en 600 salidas, su presencia en Laponia resultó eficaz para evitar los bombardeos de las ciudades de la región norte.



El piloto de la 1ª/LLv 24, Bri. Yrjö Turkka pilotó el FR-83 durante la Guerra de Invierno, consiguiendo con él cuatro victorias y media. Aquí se ve al aparato en Siikakangas en el verano de 1940 llevando todavía el "2 Negro" de Turkka, a pesar de haber sido transferido al LLv 32.

PILOTOS DE PRUEBAS EN LA GUERRA

La fábrica de aviones del Estado de Finlandia estaba situada en Tampere, en el centro de la región Sur del país, y el aeródromo allí situado era compartido con la *Koelentue* (KoeL – Escuadrilla de pruebas) de la Fuerza Aérea. Los pilotos destinados en esta unidad realizaban vuelos de evaluación en los aviones nuevos o reparados que salían de la factoría, que se convirtió en uno de los principales objetivos tras el estallido de la guerra.

El 13 de enero de 1940, el jefe de la KoeL., Capt. Ehrnrooth, consiguió la primera victoria de los pilotos de pruebas a los mandos del Fiat G.50 SA-1. Derribó un bombardero SB al sureste de Tampere, y dos días después, otro SB cayó ante las armas de un Fokker que realizaba un vuelo de pruebas tras haber sido reparado.

Como ya se ha mencionado antes en este capítulo, el 20 de enero de 1940 fue un día que costó muy caro a los rusos, especialmente para el 35º SBAP, que sufrió importantes pérdidas. Seis de sus SB fueron derribados por tres D.XXI del LLv 24 que despegaron para interceptarlos, cayendo cuatro de ellos ante las armas del FR-91 pilotado por el Tte. Itävuori. Más tarde, aquel mismo día, el eficaz caza Fokker entraba de nuevo en acción cuando el piloto del LLv 24, Tte. Huhanantti, sorprendió a tres SB del 36º SBAP que intentaban reunirse con el resto de su unidad. En poco tiempo derribó dos bombarderos antes de dar prudentemente por terminado el ataque cuando cinco I-153 aparecieron en escena. Estos últimos aviones estaban ahora equipados con depósitos auxiliares de combustible desechables, que les permitían patrullar en grandes formaciones sobre el sur de Finlandia.

La última victoria de la KoeL. se produjo el 2 de marzo de 1940, elevando el registro de la unidad a nueve victorias. Aquel mismo día, se produjo la única baja de la unidad cuando el Bri. Heiskala, pilotando el FR-84, fue derribado por un ametrallador de un DB-3.

El FR-108, otro de los D.XXI del LLv 32 estacionado en Siikakangas durante el verano de 1940. El jefe de la 3ª/LLv 24 Capt. Eino Luukkanen había pilotado este avión ("6 Azul y Blanco") durante el anterior conflicto de invierno, consiguiendo derribar un avión soviético individualmente y otro más como victoria compartida.

LLEGA LA AYUDA EXTRANJERA

Además de los cazas Fokker adquiridos por los finlandeses, se realizó también un pedido de 25 Fiat G.50 para el LLv 26 al fabricante italiano, el 23 de octubre de 1939. Para asegurar su rápida llegada a Finlandia, la ruta inicial de entrega de estos aviones requería que fuesen enviados por ferrocarril atravesando Alemania y después por barco, a través del mar Báltico, hasta Suecia, donde serían montados y después volarían hasta Finlandia. Dos aviones llegaron siguiendo



esta ruta a finales de diciembre de 1939, y seis más habían llegado al puerto alemán de Stettin, en el mar Báltico, pero fueron obligados por los alemanes a regresar a Suiza. Estos G.50, junto con los aparatos restantes, tuvieron entonces que ser enviados por vía marítima desde Italia, haciendo que su llegada se retrasase hasta el 15 de febrero de 1940.

Poco después de la invasión soviética, el gobierno británico donó 30 Gladiator II a los finlandeses, llegando el primero de éstos el 18 de enero; los otros les seguirían cuatro semanas después. Por lo tanto, el LLv 26 fue equipado temporalmente con los cazas Gloster, hasta el 1 de marzo, en que fueron entregados a los LLv 12 y 14 del *Lentorykmentti* 1.

También se crearon nuevas unidades para utilizar estos aviones procedentes de donantes extranjeros, aunque, cuando se creó el LLv 28 el 8 de diciembre de 1939, sus pilotos no tenían ni idea de qué tipo de avión iban a pilotar. Entonces, a principios de 1940, Francia donó 50 cazas Morane-Saulnier MS.406, que fueron entregados a la unidad. En esta ocasión, su entrega se efectuó también por mar hasta Suecia, donde suecos y finlandeses trabajaron codo con codo en el montaje de los aviones. Los primeros cazas franceses llegaron a Finlandia el 4 de febrero, incorporándose directamente a la unidad, y antes de que terminase el mes ya se habían recibido 30 de ellos.

Un afanoso intento de adquirir cazas norteamericanos condujo, el 16 de diciembre de 1939, a un acuerdo por el cual los finlandeses compraron 44 Brewster Model 239 a un precio muy competitivo. Estos aviones habían sido concebidos originalmente para prestar servicio en la Marina de los Estados Unidos, pero Brewster había vendido a este último cliente F2A-2 en su lugar. La entrega de los, ahora excedentes, Model 239 se llevó a cabo por mar, siendo montados en Suecia –seis llegaron el 13 de marzo, poco antes del final de la Guerra de Invierno–. Estos aviones pasaron al nuevo LLv 22.

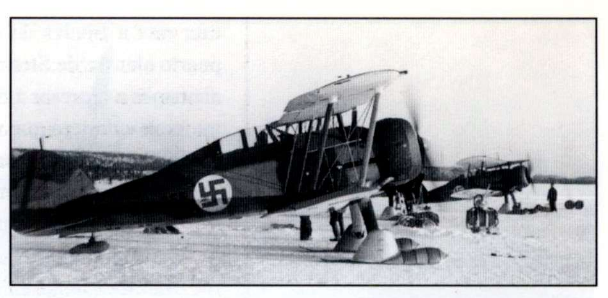
También llegaron demasiado tarde para entrar en acción diez (de un total de doce) Hurricane I, que antes habían pertenecido a la RAF comprados a Gran Bretaña, que volaron durante la segunda semana de marzo. Francia "regaló" también a los finlandeses 80 cazas ligeros CR. 714 Cyclone Caudron-Renault excedentes, seis de los cuales llegaron poco después de terminar la Guerra de Invierno. Afortunadamente, no se recibieron más, ya que, debido a las malas características de aterrizaje y despegue de estos aparatos, quedaron inmediatamente (y de forma permanente) en tierra.

Tras un período en que el frente se mantuvo en una situación de equilibrio, el 1 de febrero, las fuerzas soviéticas lanzaron la segunda fase de su ofensiva sobre el istmo de Carelia. Los soviéticos concentraron efectivos procedentes de otros frentes en un esfuerzo para conseguir romper las líneas finlandesas, mientras los bombarderos cambiaban los objetivos estratégicos por el apoyo táctico a la ofensiva y grandes formaciones de cazas patrullaban tanto el campo de batalla como el interior del territorio finlandés.

Durante este período el número de caza finlandeses operativos aumentó de 45 a 67, siendo los Gladiator los que se enfrentaron a los cazas mientras los D.XXI continuaron interceptando las formaciones de bombarderos. Esta misión se había vuelto ahora cada vez más difícil por la presencia de escoltas de cazas.

Tras dos semanas de vuelos de familiarización con el Gladiator, el LLv 26 consiguió sus primeras victorias el 2 febrero de 1940 cuando el Tte. Berg entabló combate con seis I-153 del OIAE (un destacamento de aviación

consistente en una escuadrilla de cazas), derribando a uno de ellos cerca de su base. Más tarde, ese mismo día, el Sgto. 1º Tuominen (a bordo del GL-258) dio caza a dos SB y seis I-16 sobre el Golfo de Finlandia, derribando a uno de los cazas sobre Kotka y otro cerca de la isla de Suursaari.



Los Gloster Gladiator II GL-255, 254 y 253, del LLv 26, estacionados en Mensunkangs en febrero de 1940. El día 13 de aquel mes, al Sgto. 1º Oiva Tuominen, de la 2ª/LLv 26, se le acreditó la destrucción de 3,5 bombarderos SB del 39º SBAP en una sola misión, más un R-5 en otra salida, todos ellos a los mandos del GL-255.

Once días más tarde, mientras seis Gladiator se enzarzaban en combate con los I-153 al norte del lago Ladoga, nueve SB del 39º SBAP aparecieron en medio del combate aéreo en el preciso momento en que el Bri. Lautamäki y su punto (Sgto. 1º Tuominen) se unían al combate. Con los aviones de escolta dedicados a combatir contra el grueso del LLv 26, los dos finlandeses atacaron a los bombarderos sin interferencias y derribaron a cinco de ellos en rápida sucesión. La parte que correspondió a Tuominen fue de tres victorias y media a bordo del GL-255, lo cual le convertía en el primer as del Gladiator. Sus camaradas de escuadrón atacaron a continuación a los bombarderos reclamando el derribo de otros dos.

La LLv 28, con base en el suroeste de Finlandia a fin de proteger los puertos más importantes, entró también en combate con poco más de dos semanas de experiencia con sus Morane. El 17 de febrero, tuvieron su "bautismo de fuego" derribando un DB-3 sobre el archipiélago suroccidental. Tres días después, el Tte. Berg se convirtió en el segundo as del Gladiator al atacar con su Gl-280 a 30 SB del 6º DBAP que se dirigían a bombardear Kovola. Aunque derribó uno de los Tupolev, Berg pereció abrasado al saltar en paracaídas de su caza en llamas, que había sido alcanzado por el fuego defensivo de los restantes bombarderos.

Los combates aéreos sobre el Istmo de Carelia que tuvieron lugar el 25 febrero estuvieron entre los más encarnizados de la guerra, produciendo gran número de bajas en ambos bandos. El LLv 26 estuvo en el centro de la acción, enviando a tres Gladiator a derribar nueve aviones de observación de tiro de artillería R-5, escoltados por seis I-153 del 13º OIAE. Después de derribar cuatro de los aviones de "observación", dos de los Gladiator fueron abatidos a su vez y un tercero sufrió daños al efectuar un aterrizaje forzoso tras el combate con los I-153.

Este combate confirmó que los Gladiators del LLv 26 estaban encontrando dificultades cada vez mayores para rechazar los ataques de los I-16 y I-153 soviéticos, por lo que, después de sólo diez días de entrenamiento con el Fiat G.50, la unidad fue lanzada al combate a bordo de los cazas italianos. El 26 de febrero, el Tte. Puhakka, al frente de una formación de tres G.50 enviada a interceptar cazas y bombarderos enemigos al sur de Kouvola, derribó un I-16 a los mandos del FA-4, mientras que su punto, el Alf. Linnamaa, derribó un DB-3.

El Morane-Saulnier MS.406 MS-318, de la 2ª/LLv 28 fue fotografiado sobre la superficie helada del lago Pyhäjärvi en marzo de 1940. Su 3 Amarillo lleva pintada una estrella plateada en el timón de dirección que indica la victoria del Alf. Pauli Massinen sobre un bombardero DB-3 el 2 de marzo. Esta marca de victoria es el otro único símbolo de derribo del período de la Guerra de Invierno descubierto hasta ahora por los historiadores de la Fuerza Aérea finlandesa.



Los finlandeses sufrieron más bajas el día 29 cuando cazas soviéticos efectuaron una serie de incursiones contra las bases de los LLv 24 y 26. Aquella misma mañana, en Ruokolahti, los cazas del 49º IAP derribaron también un Gladiator. Al mediodía se detectó una supuesta fuerza de "bombarderos" en dirección a Rokolahti, pero resultó

tratarse de seis I-153 "Chaikas" y 18 I-16 "Ratas" del 68º IAP. Los Gladiator que habían despegado urgentemente para interceptar a los atacantes, fueron sorprendidos en el momento en que empezaban a despegar, y tres de ellos fueron derribados instantáneamente. Poco después fueron destruidos otros dos cazas Gloster y uno de los D.XXI durante el combate aéreo a baja altura que siguió, aunque también fue derribado uno de los I-16 y otro se estrelló entre los árboles.

Antes de que el mes de marzo acabase, el Ejército finlandés se había retirado del istmo de Carelia, aunque continuaba resistiendo firmemente frente a Viipuri. Dándose cuenta de la retirada, el día 2 el Ejército Rojo comenzó a cruzar las aguas congeladas del Golfo de Finlandia al oeste de Viipuri.

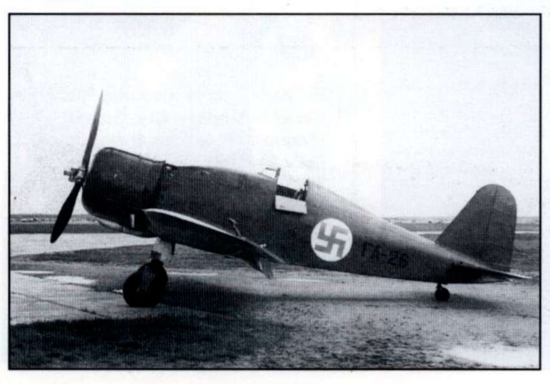
Las fuerzas soviéticas establecieron inmediatamente dos pequeñas cabezas de puente en el continente, de modo que, con el fin de evitar una invasión a toda escala, toda la Fuerza Aérea finlandesa fue enviada a combatir contra las tropas, carros de combate y las columnas de abastecimiento que cruzaban la superficie helada del mar. La Fuerza Aérea llevó a cabo esta tarea con precisión clínica, encargándose los bombarderos ligeros y medios de detener con sus ataques a las unidades motorizadas en sus vehículos de cadenas, y los cazas ametrallando a la infantería. El Ejército Rojo fue sorprendido totalmente al descubierto en medio de los inmensos espacios abiertos de la superficie de hielo, y una semana después la invasión había sido suspendida. Estas salidas aéreas atrajeron también sobre la zona a los cazas soviéticos y, tras una infinidad de combates, ambos bandos habían perdido cada uno cinco aparatos.

La situación en el istmo de Carelia era todavía crítica cuando comenzaron en Moscú las negociaciones de paz, el 8 de marzo de 1940. La resistencia de las fuerzas finlandesas, apoyadas por la ayuda material de las naciones occidentales que amenazaban con intervenir militarmente en el conflicto si la invasión continuaba, convenció a la URSS de que la continuación de la guerra sólo provocaría que el conflicto desembocase en una crisis internacional, lo cual no deseaba. Por ello, el 13 de marzo, a las 11:00 horas comenzó un alto el fuego. Según sus términos, aunque injustificadamente, Finlandia cedía los territorios cuya devolución habían exigido los soviéticos originalmente a finales de 1939.

Los cazas del *Lentorykmentti* 2 habían realizado 3.486 salidas, reclamando 170 aviones enemigos derribados (y otros 70 dañados) y de entre sus pilotos habían surgido diez ases, todo ello a cambio de la pérdida de 23 cazas en combate. En total la Fuerza Aérea finlandesa realizó 5.693 salidas y reclamó haber derribado 207 aparatos enemigos frente a la pérdida en combate de 53 de los suyos. Los cañones antiaéreos destruyeron también 314 aviones enemigos más.

Las fuerzas aéreas soviéticas habían efectuado 100.970 salidas sobre el frente finlandés, reclamando haber obtenido 427 victorias aéreas frente a la pérdida de 261 aviones según los archivos contemporáneos soviéticos. Sin embargo, una reciente investigación de los archivos rusos ha indicado que las pérdidas soviéticas ascendieron a 579 aparatos, cifra que se ajusta más al total de 521 derribos reclamado por los finlandeses.

El Fiat G.50 FA-26 del *Lentolaivue* 26 en una visita a Kauhava el 27 de julio de 1940. Este avión fue asignado posteriormente a Oiva Tuominen, que lo utilizó para derribar 13 aparatos enemigos mientras formó parte de la 1ª/LeLv 26.



LA OFENSIVA FINLANDESA DE 1941

Con los nuevos cazas recibidos del extranjero, y muchos más todavía en camino hacia Finlandia, la fuerza aérea decidió reorganizarse sólo quince días después de que la Guerra de Invierno hubiese terminado. Por ello, el 27 de marzo de 1940, se creó el *Lentorykmentti* 3, como segundo regimiento de caza controlando tres unidades, concretamente el LLv 30, que recibió los Gloster Gauntlet donados por Sudáfrica, el LLv 32 (el antiguo LLv 22), que intercambió sus Brewster por los D.XXI del LLv 24 a las tres semanas de su creación, y el LLv 34, que operaba con una serie de aviones de entrenamiento avanzado.

Sin embargo, el *Lentorykmentti* 2 permaneció sin cambios, manteniendo el LLv 24 sus Brewster, el LLv 26 sus Fiat G.50 y el LLv 28 sus MS.406. También se construyeron nuevas bases y se reformó por completo el programa de adiestramiento de los pilotos de caza.

Tras la ocupación alemana de Dinamarca y Noruega en abril de 1940, y después de la conquista de los países del Benelux y de Francia sólo dos meses después, Finlandia quedó geopolíticamente aislada, situada entre su anterior enemigo al Este y Alemania al Oeste. Cuando este último país estableció contactos con los finlandeses en agosto de 1940, para ver si estaban interesados en adquirir material de guerra capturado, a cambio de una autorización para el tránsito de tropas alemanas por su territorio en dirección al norte de Noruega, se tardó poco en llegar a un acuerdo.

Este acuerdo proporcionó a la fuerza aérea 25 MS.406 que habían pertenecido a Francia, la mayoría de los cuales llegaron a tiempo de entrar en acción en el nuevo conflicto que se avecinaba.

La fábrica de aviones del Estado montó también 50 D.XXI propulsados por el motor Twin Wasp Junior, y reparó suficientes aviones capturados durante la Guerra de Invierno ¡para equipar una escuadrilla de cazas completa con I-153!



El "padre" de la moderna Fuerza de Cazas finlandesa, Cte. Gustaf Magnusson, estuvo al mando del LeLv 24 hasta finales de mayo de 1943. Aquí se le ve en su Brewster al comienzo de la ofensiva finlandesa sobre Carelia el 10 de julio de 1941. Magnusson era a la vez un gran jefe y un magnífico instructor, cualidades ambas que le valieron la concesión de la Cruz de Mannerheim el 26 de junio de 1944. Entonces era jefe del LeR 3.

El preludio de la guerra

El ataque alemán por sorpresa contra la URSS, cuyo nombre en clave era el de operación *Barbarossa*, fue revelado a los jefes militares finlandeses cuatro semanas antes de su comienzo el 22 de junio de 1941. Armados con este conocimiento, los finlandeses emprendieron una movilización a gran escala cuatro días antes de la invasión.

Poco después de iniciarse la operación *Barbarossa,* la inteligencia soviética descubrió que un gran número de aviones alemanes habían establecido su base en aeródromos finlandeses, lo cual hizo temer a los comunistas el lanzamiento de un ataque aéreo masivo contra Leningrado desde esa dirección. En el frente finlandés, que se extendía desde el Golfo de Finlandia hasta el Océano Ártico, las Fuerzas Aéreas Rojas estaban equipadas con 224 cazas y 263 bombarderos y, a primera hora de la mañana del 25 de junio de 1941, 150 de ellos despegaron para atacar varios objetivos situados en el sur de Finlandia. De este modo dio comienzo la Guerra de Continuación.

El Sgto. 1° Eero Kinnunen posa para los fotógrafos oficiales en Selänpää el 25 de junio de 1941. Acababa de derribar 4,5 bombarderos SB en dos misiones a los mandos del aparato de la 2ª/LeLv 24 BW-352 (que se ve a sus espaldas). Al igual que Lasse Aaltonen, Kinnunen había conseguido también éxitos durante la Guerra de Invierno, logrando 3,5 victorias.



El 25 de junio de 1941

Las grandes formaciones de bombarderos que se dirigían hacia el sur de Finlandia fueron localizadas por primera vez a las 07:00 horas, e inmediatamente se transmitió la alarma a Selänpää, donde el Cte. Magnusson había destacado a la 2ª/LeLv 24 en previsión de un ataque aéreo como aquél. A las 07:10 horas se ordenó que despegasen dos Brewster, con el Sgto. 1° Kinunen pilotando el BW-352 y el Cabo Lampi a los mandos del BW-354. Este último piloto fue el primero que entró en combate con el enemigo, y describió así su encuentro en el siguiente informe:

"Cinco minutos después de despegar localicé una gran formación enemiga. Ataqué al avión que estaba en el extremo derecho y lo incendié con mis primeras ráfagas. El aparato cayó en un picado vertical y se estrelló en los bosques. Entonces disparé contra los dos bombarderos que estaban a la derecha de una patrulla de tres aviones que volaban escalonados, y ambos empezaron a lanzar humo. A continuación, el avión que quedaba del grupo también comenzó a lanzar humo y cayó en picado hacia la superficie, pero siguió en el aire. Me lancé en su persecución, y el aparato enemigo disminuyó de repente su velocidad obligándome a ascender bruscamente pasando junto a él. En ese momento el ametrallador de cola me alcanzó desde muy corta distancia".



El Model BW-380 del Cte. Magnusson en Rantasalmi en julio de 1941, poco después de haberlo utilizado para alcanzar la categoría de as el día 8. A lo largo de un total de 158 misiones, derribó cinco bombarderos y un sexto como victoria compartida.

"Ascendí bruscamente y viré para situarme de nuevo detrás del bombardero, disparándole una ráfaga corta que provocó un incendio en su costado derecho. Poco después se estrelló envuelto en llamas contra el agua. También vi como el Sgto. 1º Kinnunen derribaba dos aviones enemigos durante ese mismo combate".

Los pilotos finlandeses se habían encontrado con 27 SB pertenecientes al 201º SBAP que volaban a una altitud de 1.500 m aproximándose a Heinola. En aquel combate, los soviéticos perdieron cinco bombarderos en total. A Kinunen y Lampi se les atribuyó el derribo de dos bombarderos y medio cada uno, alcanzando el primero de ellos en esta salida la categoría de as, ya que anteriormente, durante la Guerra de Invierno, había conseguido 3,5 victorias.

En las otras interceptaciones que se produjeron posteriormente durante aquella mañana, los pilotos de los Brewster derribaron cinco SB más, dos de ellos derribados por el Bri. Turkka (a bordo del BW-351), que se sumaban a su registro de 4,5 victorias conseguidas en la Guerra de Invierno. El Sgto. 1º Kinnunen reclamó también dos victorias más durante su segunda salida del día, elevando su registro a 4,5.

Una reciente investigación ha revelado que durante aquella jornada fueron derribados diez bombarderos SB (tres del 2º SBAP, seis del 201º SBAP y uno del 202º SBAP) en la zona de operaciones del LeLv 24, lo cual coincide con la cifra reclamada por los pilotos de los Brewster. El LeLv 32, con base en Hyvinkää, fue la siguiente unidad en entablar combate con el enemigo, cuando el Tte. Evinen (a bordo del D.XXI FR-116) se dirigió al frente de su *Schwarm* hacia el Sur a las 08:00 horas para interceptar a los "DB-3" que regresaban a la URSS vía Helsinki; su unidad consiguió derribar dos de ellos. Estos aparatos eran SB pertenecientes a la 4ª SAD (División Mixta de Aviación).

El D.XXI FR-129 propulsado con motor Wasp fotografiado en Suulajärvi en noviembre de 1941. El Capt. Karu, a quien se asignó este avión al inicio de la Guerra de Continuación, pilotaría el FR-129 durante 17 meses, consiguiendo con él la mitad de sus diez victorias. Su escuadrilla hundió también 17 navíos de superficie ligeros en el Golfo de Finlandia.



La tercera unidad que entró en combate el día 25, el LeLv 26, había estado en vuelo realizando patrullas de combate durante toda la mañana. Su 2ª escuadrilla acababa de despegar cuando 15 SB del 72º SBAP atacaron Jorinen a las 11:45 horas desde una altitud de 1.000 metros. A pesar de estar escasos de combustible, dos Fiat despegaron en medio de la lluvia de bombas y dieron alcance a los atacantes, consiguiendo derribar a dos de ellos.

Entre tanto, el Tte. Nieminen, al frente de los seis G.50 que componían la 3ª/LeLv 26, que habían sobrepasado a los bombarderos sin



El jefe de escuadrilla de la 3ª/LeLv 26, Tte. Nieminen, es felicitado por su mecánico Erkki Haimi delante de Petteri Markkanen. El piloto había empleado el FA-11 (que puede verse detrás) para derribar un trío de bombarderos SB el 25 de junio de 1941, hazaña que está indicada por tres pequeñas barras que se ven en la base del timón de dirección.



El piloto de la 2ª/LeLv 26, Sgto. Mayor Lasse Aaltonen, posa delante de un Fiat G.50 en Joroinen al principio de la Guerra de Continuación. El 25 de junio de 1941 se convirtió en as pilotando el FA-33, al reclamar haber derribado 1,5 bombarderos SB, que se sumaban a su registro de cuatro victorias conseguidas durante la Guerra de Invierno. Aquí se le ve equipado con un paracaídas italiano Salvatore.



Los mecánicos R. Ranta y H. Luukkonen posan delante del FA-35 de Aaltonen en Joroinen, en el 28 de junio de 1941. Todos los Fiat de la 2ª/LeLv 26 llevaban pintado en la cola un número tácito negro y amarillo, y este G.50 no es una excepción. Aaltonen volaría después en los Bf 109G con la 3ª/HLeLv 34, elevando su registro a 12,5 victorias durante 300 misiones.

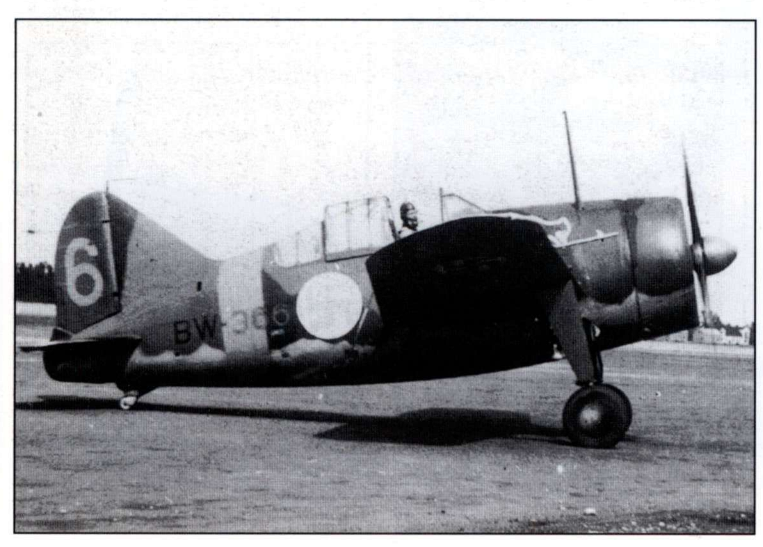
conseguir localizarlos, recibió por radio la orden de regresar inmediatamente a su base. Lanzándose en picado desde una altura superior contra los bombarderos a las 11:55, los pilotos de los Fiat derribaron 10 bombarderos en sólo 20 minutos. Nieminen describió la refriega en el siguiente informe:

"Mi escuadrilla atacó a una formación de 15 a 20 SB sobre Tuuksjärvi. Con mis disparos alcancé a dos aparatos que volaban en el lado derecho de la formación, provocando que sus motores se incendiasen. Sobre la isla de Kerisalo, conseguí colocarme en buena posición detrás de un tercer SB. Su depósito de combustible estalló en el aire y también cayó envuelto en llamas. Seguí disparando contra los restantes bombarderos, y cuando agoté mis municiones, sólo quedaban 4 o 5 SB en la formación, uno de los cuales iba despidiendo una estela de humo".

A Nieminen (a bordo del FA-11) le fueron atribuidas tres victorias, y al Sgto. Mayor Porvari (con el FA-20) 3,5 que le convirtieron en as. Los informes soviéticos reconocen la pérdida de nueve SB a manos de "12 Bf 109" ¡de los cuales había derribado tres!

La ofensiva soviética del 25 de junio estaba dirigida exclusivamente contra el este de Finlandia, por lo que las unidades con base en Joroinen y Jhoensuu fueron prácticamente las únicas que entraron en acción. Sin embargo, el Sgto. Tani (a los mandos del MS.406 MS311), piloto de la 1ª/LeLv 28, y su punto descubrieron, cerca de su base, a un solitario y evidentemente desorientado SB (probablemente perteneciente al 10º SBAP) que derribaron a las 13:00 horas. Un total de 26 bombarderos derribados (de los cuales se han reconocido 23) era precisamente el comienzo que la fuerza finlandesa de cazas deseaba para la Guerra de Continuación, aunque su sistema terrestre de alerta temprana y de control de caza resultó ser menos que eficiente – de hecho, a pesar de que 125 cazas estaban en alerta, sólo menos de la quinta parte entraron en combate contra el enemigo–. A pesar de ello, este problema se resolvería con lentitud.

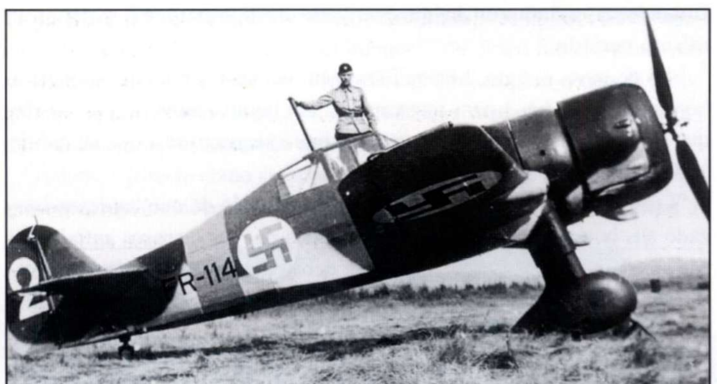
El jefe de la 3ª/LeLv 24, Capt. Jorma *Joppe* Darhunen rueda por la pista al comienzo de una salida de combate a bordo del BW-366 en Lappenranta, en agosto de 1941. La 3ª escuadrilla llevaba las ojivas de las hélices y los números de la cola pintados en color naranja, mientras que, originalmente, el emblema del lince era utilizado exclusivamente por la escuadrilla de Karhunen, aunque pronto fue adoptado por todo el escuadrón.



Según los informes soviéticos, durante la ofensiva de bombardeos que tuvo lugar entre el 25 de junio y el 1 de julio, atacaron 39 aeródromos finlandeses (y alemanes) destruyendo en tierra 130 aparatos. En los informes alemanes no figuran dichas pérdidas, mientras que los finlandeses sólo sufrieron ligeros daños en dos aviones. Por otro lado, los cazas

El Bri. Veikko Rimminen rueda a través de un claro en el bosque dirigiéndose hacia la pista de Rantasalmi en el BW-367 de la 2ª/LeLv 24 en julio de 1941. Los Brewster que se entregaban con un acabado plateado fueron pintados de camuflaje al anunciarse la movilización. Rimminen obtuvo su última victoria el 8 de septiembre de 1941, alcanzando la categoría de as. Realizó 190 misiones y terminó la guerra como instructor.





El as con cinco victorias en su haber, Tte. Veikko Evinen, pilotó durante un mes el D.XXI FR-114 entre junio y julio de 1941. El 25 de junio derribó dos bombarderos DB-3 cerca de Helsinki, aunque en esa ocasión pilotaba el FR-116. Más tarde fue ascendido al mando de la 3ª/HLeLv 32, pero fue derribado y muerto por los disparos de las piezas antiaéreas exactamente tres años después, cuando pilotaba el Curtiss Hawk CU-581.



En esta fotografía, tomada el 11 de julio de 1941, se ve a los mecánicos girando el motor de arranque inercial del D.XXI FR-125 de la 2ª/LeLv 30 en Hyvinkää. Tres días antes de que se tomase esta foto, el Alf. Ture Mattila había inaugurado su registro a bordo de este aparato y continuaría siendo su piloto hasta que terminase el año. Obsérvense los diferentes diseños de los garabatos de las patas del tren de aterrizaje del Fokker, cuyo casi aleatorio estilo de camuflaje era bastante común entre los D.XXI de la época.

Tras haber sido destinado a la 1ª/LeLv 30 sólo tres semanas antes, Ture Matila posa orgulloso junto a la cola del FR-125 en Utti, a mediados de noviembre de 1941. El "4 Blanco" del timón de dirección fue aplicado tras su llegada a la nueva unidad, sustituyendo al número táctico rojo y amarillo de la 2ª/LeLv 30. Mattila pilotó después los Bf 109 de la 1ª/LeLv 34, y elevó su registro a ocho victorias en 296 misiones.



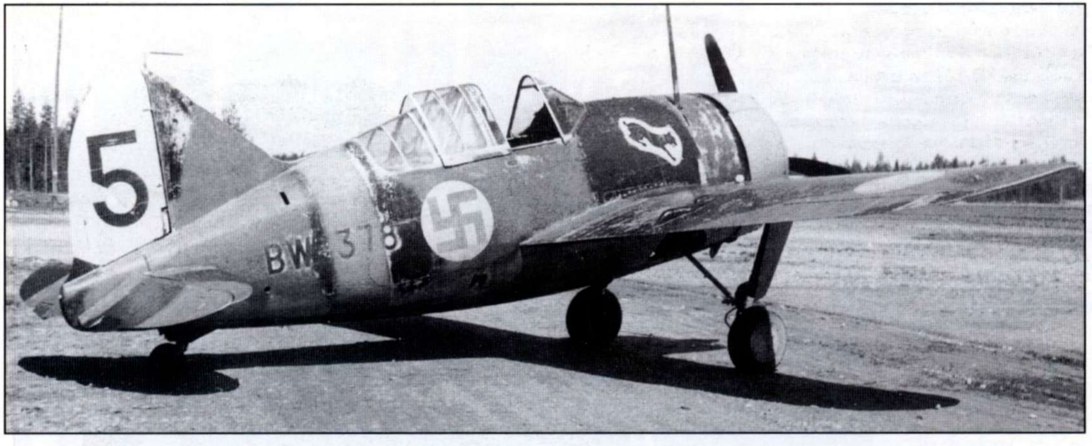
finlandeses reclamaron haber derribado 34 bombarderos durante el mismo período.

El 4 de julio, el Sgto. Mayor Tuominen recibió la orden de despegar a bordo del G.50 FA-3 para interceptar a los bombarderos del 72º SBAP que se dirigían a atracar Joensuu. Consiguió alcanzarlos a una altitud de 1.000 metros:

"Localicé a los aviones enemigos poco después de que hubiesen lanzado sus bombas, cuando estaban rodeados por los disparos antiaéreos. Me aproximé a ellos volando justo por debajo de las nubes y disparé contra el motor izquierdo del primer bombardero cuya silueta entró dentro

Los pilotos de la 4ª/LeLv 24 en Immola a finales de agosto de 1941. Son, de izquierda a derecha, el Cabo Tapio Järvi, el Sgto. Aarne Korhonen, el Alf. Aulis Lumme, el Tte. Henrik Elfving, el Tte. Urho Sarjamo, el Capt. Per-Erik Sovelius, el Tte. Iikka Törrönen, el Sgto. 1º Martti Alho y el Sgto.1º Jalo Dahl. Todos ellos, excepto Korhonen, Elfving y Dahl, conseguirían alcanzar la categoría de ases.





El BW-378 era la montura del jefe de la 4ª/LeLv 24, Capt *Pelle* Sovelius, hasta el 16 de febrero de 1942, en que fue destinado a la Plana Mayor –después se convertiría en piloto de pruebas–. Sovelius consiguió siete victorias a bordo de este caza con las que su cuenta se elevó a 13 en 257 misiones. En la fotografía se ve al BW-378 en Vesivehmaa en mayo de 1942.

de mi visor de puntería. Continué el ataque hasta llegar a una distancia de 50 metros de su morro, y se incendió".

"Abrí fuego contra el segundo bombardero desde una posición ligeramente lateral, y cayó en picado dejando tras de sí una espesa cortina de humo. Entonces disparé contra otros tres aviones, dos de los cuales también estallaron en llamas. En aquel momento mi avión fue alcanzado en el depósito de combustible, pero inmediatamente disparé contra el ametrallador que me había disparado, haciendo que su aparato cayese en picado entre las nubes lanzando una cortina de humo".

"Entonces pareció como si todos los ametralladores de los bombarderos que quedaban me disparasen al mismo tiempo, y como me encontraba a



El "equipo" del BW-376 posa para la cámara en el aeródromo de Rantasalmi, donde tenía su base la 1ª/LeLv 24, en julio de 1941. Son, de izquierda a derecha, el Sgto. Mecánico E. Horppu, el piloto Bri. V. Pyötsiä y el ayudante de mecánico J. Salminen. *Isa Vikki* (Padre Vikki) Pyötsiä era uno de los veteranos de la Fuerza Aérea, que había nacido en 1909. A pesar de su edad avanzada, prestó servicio en el LeLv 24 a lo largo de las varias guerras contra la URSS.



El Hawk CUw-560 del LeLv 32 fotografiado en Suulajärvi en abril de 1942. A diferencia de otras unidades, el LeLv 32 no asignaba sus aviones a ningún piloto en particular, aunque el Alf. *Kössi* Karhila, de 20 años de edad, se convirtió en as con él, el 19 de septiembre de 1941, y acabó consiguiendo ocho victorias con este caza. Su total de victorias conseguidas con los Curtiss Hawk fue de 13 y continuó su serie de éxitos cuando le fue entregado un Bf 109G en mayo de 1943.

una distancia muy corta (entre 30 y 100 m), mi caza fue alcanzado en el depósito de combustible (otra vez) y en el timón de dirección. Durante todo este tiempo sólo había funcionado una de mis armas, ya que la cinta de munición de la otra se había partido después de mi primera ráfaga".

Tuominen reclamó haber derribado tres SB, pero más tarde se le atribuyeron cuatro victorias cuando se encontraron los restos de todos ellos. Toda una hazaña conseguida con sólo uno de sus cañones sincronizados Breda de 12,7 mm.

La Ofensiva de Carelia

Tras el éxito de la operación *Barbarossa*, los finlandeses se apresuraron a trazar su propio plan ofensivo a finales de junio de 1941. Consistía en una ofensiva contra Carelia realizada en dos fases y en un único ataque a través del istmo de Carelia, siendo el objetivo principal del Ejército ocupar solamente aquellas zonas cedidas a la URSS bajo los términos del tratado de paz de 1940.

Para las operaciones al norte del lago Ladoga, se formó el Ejército de Carelia, al que se le asignó el *Lentorykmentti*2, con sus tres escuadrones



El segundo jefe de la 3ª/LeLv 24, Tte. Pekka Kokko, fue uno de los más importantes ases finlandeses de 1941, con un registro de 13,5 victorias. Durante la mayor parte del año utilizó este Brewster (BW-379), como indica la inscripción de su nombre de pila en pequeñas letras negras inmediatamente debajo del capot del motor. Kokko se convirtió en piloto de pruebas el 24 de noviembre de 1941, y terminó perdiendo la vida en accidente de vuelo el 19 de febrero de 1944.



Bulldog IVA BU-68 del Sgto. Valio Porvari, Os. Heinilä/LLv 26, Heinjoki, diciembre de 1939

El 1 de diciembre, durante los primeros encuentros de la Fuerza Aérea finlandesa con los aviones soviéticos, el Sgto. Porvari reclamó haber derribado un SB, que le fue acreditado como derribo probable. El día de Navidad Porvari volvió a utilizar este Bulldog para conseguir una victoria confirmada sobre un I-16 sobre el istmo de Carelia. *Valtsu* Porvari tuvo su "día de gloria" el 25 de junio de 1941 cuando se le atribuyó haber derribado 3,5 SB pilotando un Fiat G.50, FA-20; un mes más tarde fue ascendido a Bri. Porvari sirvió durante toda la guerra en el LeLv 26, terminando con un registro total de 7,5 victorias conseguidas en 251 salidas.



Gladiator II GL-256 del Cabo Ilmari Joensuu, 2ª/LLv 26, Ruokolahti, febrero de 1940

Pitkä-Jim (Jim el largo) Joensuu fue destinado al LLv 26 el 26 de enero de 1940. Al cabo de un mes se le habían acreditado cuatro victorias confirmadas, todas ellas conseguidas a bordo de este aparato. Alcanzó la categoría de as el 13 de agosto de 1941 cuando derribó un "Chaika" a los mandos del G.50 FA-35 del LLv 26. Joensuu fue después destinado a la academia de cadetes para convertirse en oficial, pero no consiguió aumentar su registro tras unirse al HLeLv 34, equipado con Bf 109G, durante el verano de 1944.



Fiat G.50 (MM 4738) SA-1 del Capt. Olavi Ehrnrooth, jefe de la KoeL, Tampere, enero de 1940.

El SA-1 (posteriormente FA-1) fue el primer G.50 que llegó a Finlandia. Mientras formó parte de la *Koelentue* (unidad de pruebas de la Fuerza Aérea) en Tampere, fue pilotado por el Capt. Ehrnrooth en varias misiones de interceptación, en las que consiguió derribar dos bombarderos. Desde el 12 de julio de 1941 Ehrnrooth estuvo al mando del LeLv 32, equipado con Hawk, donde consiguió su quinta, y última, victoria el 28 de marzo de 1942. El 19 de enero de 1943 fue destinado para mandar la nueva unidad de Bf 109G, el LeLv 34, pero perdió la vida en un accidente aéreo el 27 de marzo.



Fokker D.XXI (c/n III/11) FR-110 "7 Azul" del Bri. Viktor Pyötsiä, 3ª/LLv 24, Joroinen, abril de 1940

Pyötsiä consiguió 7,5 victorias durante la Guerra de Invierno con el FR-110. *Isä-Vikki* (Padre-Vikki) era uno de los veteranos del LLv 24, y permaneció en la unidad a lo largo de los cinco años que duró el conflicto. Además de sus éxitos con el D.XXI también consiguió victorias pilotando los Brewster y los Bf 109G, que elevaron su total acumulado a 19,5 victorias en 437 salidas (esta última cifra es la segunda más elevada de entre los pilotos de caza finlandeses). El 3 de julio de 1944 fue derribado a bordo del Bf 109G MT-235, pero consiguió ponerse a salvo saltando en paracaídas.



Fokker D.XXI (c/n III/1) FR-97/"2 Blanco" del Tte. Jorma Sarvanto, 4ª/LLv 24, Utti, enero de 1940

Sarvanto se convirtió en el primer as finlandés durante un combate que duró cuatro minutos, el 6 de enero de 1940, utilizando este avión para derribar seis DB-3M del 6º DBAP al sur de Utti. Esta acción recibió mucha atención por parte de la prensa mundial, y *Zamba* Sarvanto terminó consiguiendo un total de 13 victorias durante la Guerra de Invierno. Posteriormente consiguió cuatro victorias más a bordo de los Brewster, también con el LeLv 24. Tras realizar un total de 251 salidas, Sarvanto se convirtió en instructor durante los últimos meses de la Guerra de Continuación, empleando su destreza para adiestrar a los futuros pilotos de caza.



Fokker D.XXI (c/n III/13) FR-112/"7 Negro" del Tte. Jorma Karhunen, 1ª/LLv 24, Immola, diciembre de 1939

Joppe Karhunen pilotó el FR-112 durante las cinco semanas que fue segundo jefe de la 1ª/LLv 24, consiguiendo dos victorias individuales y dos compartidas durante este período. Su serie de victorias a bordo de este caza llegó a su fin el 3 de enero de 1940, cuando el FR-112 resultó dañado en accidente con otro D.XXI cuando rodaba por la pista de Värtsilä. Su registro final con el caza Fokker fue de 4,5 victorias. El 30 de enero Karhunen fue nombrado jefe de la 2ª/LLv 24, aunque pasó el resto de la Guerra de Invierno realizando vuelos de pruebas con los Brewster en Suecia.



Fokker D.XXI (c/n III/3) FR-99/"1 Negro" del Cte. Gustaf Magnusson, jefe del LLv 24, Joutseno, enero de 1940

Eka Magnusson asumió el mando del LLv 24 un año antes de que estallase la Guerra de Invierno. Era un firme creyente en la eficacia de la unidad de cuatro cazas, y su táctica produjo un gran número de victorias en el aire. Magnusson derribó cuatro bombarderos durante la Guerra de Invierno y alcanzó la categoría de as mientras todavía estaba al mando del LLv 24, el 8 de julio de 1941, al derribar un DB-3M a bordo del Brewster BW-380. Desde mayo de 1943 mandó el LeR 3, creando un peculiar sistema de alerta y control de caza (sin radar) que desempeñó un papel fundamental para rechazar la ofensiva soviética del verano de 1944. El 26 de junio de 1944 fue condecorado con la Cruz de Mannerheim.



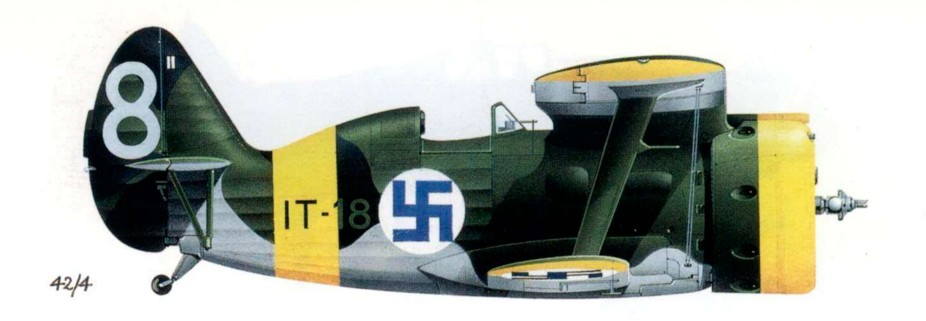
Morane-Saulnier MS.406 (Nº 674) MS-622/"2 Rojo" del Capt. Martti Kalima, jefe de la 2ª/TleLv 14, Tiiksjärvi, junio de 1944.

Masa Kalima se hizo cargo del mando de la 2ª/TLeLv 14 el 25 de octubre de 1943. Utilizó este caza para conseguir las cuatro últimas de sus 10,5 victorias, conseguidas en el curso de 285 salidas. Anteriormente, en la Guerra de Continuación, Kalima había pilotado D.XXI con el LeLv 30 y el LLv 10, derribando cuatro aviones soviéticos. El 16 de junio de 1944 fue puesto al mando del destacamento enviado a Alemania para adiestrarse en las tácticas de caza nocturna, pero regresó a Finlandia tras el alto el fuego del 4 de septiembre de 1944.



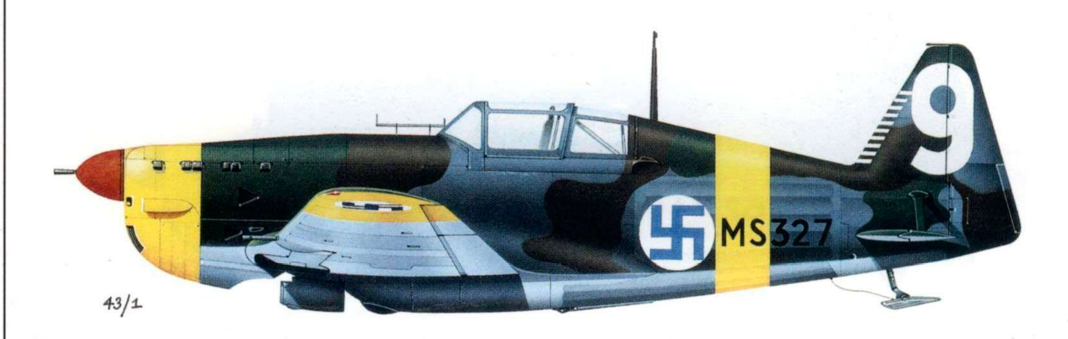
Fiat G.50 (MM 4736) FA-15/"7 Amarillo" del Sgto. Klaus Alakoski, 3ª/LeLv 26, Kipasilta, noviembre de 1942

Santtu Alakoski se unió al LeLv 26 el 7 de julio de 1941, y consiguió una sola victoria con el G.50 el 13 de agosto de 1941. El 7 de noviembre de 1942 Alakoski se unió a la 3ª/LeLv 26 donde le fue asignado el FA-15 hasta el 16 de abril de 1943 cuando fue destinado a la 3ª/LeLv 34. Sin embargo, consiguió muchos más éxitos con el Bf 109G, llegando a elevar su registro hasta 26 victorias en 239 salidas.



Polikarpov I-153 IT-18/"8 Gris" del Alf. Olavi Puro, 3ª/LeLv 6, Römpötti, noviembre de 1942

El 25 de septiembre de 1942, "Olli" Puro fue destinado a la 3ª/LeLv 3 para pilotar I-153 capturados al enemigo. El 4 de octubre derribó un "Chaika" y el 12 de noviembre un Pe-2, ambos pilotando este avión. El 4 de abril de 1943 fue destinado a la 2ª/LeLv 24, donde consiguió otras 5,5 victorias a bordo de los Brewster. La ofensiva soviética de junio de 1944 ofreció a Puro más oportunidades de aumentar su registro, y antes de que terminase la campaña había derribado 28,5 aviones con los Bf 109G, de un total de 36 victorias (en 207 salidas).



Morane-Saulnier MS.406 MS-327/"9 Blanco" del Sgto. 1° Urho Lehtovaara, 2ª/LeLv 28, Vitana, noviembre de 1941

Con 15 victorias en su haber conseguidas a bordo de los MS.406, *Pikku-Jätti* (Pequeño Gigante) Urho Lehtovaara era el as más importante del Morane de toda la Fuerza Aérea finlandesa. El 28 de marzo de 1943 fue destinado a la 3ª/LeLv 34 para pilotar Bf 109G, a bordo de los cuales llegó a conseguir 29,5 victorias. El 9 de julio de 1944 Lehtovaara fue condecorado con la Cruz de Mannerheim tras haber superado la marca de 40 victorias.



Morane-Saulnier MS.406 MS-317/"2 Negro" del Tte. Paavo Myllylä, 1ª/LeLv 28, , Vitana, noviembre de 1941. Äänislinna, julio de 1942

Myllylä era un veterano de la Guerra de Invierno que había formado parte tanto del LeLv 26 como del LeLv 28, siendo destinado a esa última unidad el 6 de febrero de 1940. El 1 de septiembre de 1941 le fue asignado el MS-317 como miembro de la 1ª/LeLv 28, a bordo del cual *Pampsa* Myllylä se anotó 1,5 victorias, hasta que el 9 de febrero de 1943 fue destinado a la 3ª/LeLv 34. Permaneció en esta unida hasta el final de la guerra, antes del cual había realizado 420 salidas y conseguido 21 victorias.



Fiat G.50 (MM 4743) FA-26/"5 Blanco" del Bri. Oiva Tuominen, 1ª/LeLv 26, Kipasilta, octubre de 1942

Oippa Tuomine, que ya era un as de la Guerra de Invierno con ocho victorias en su haber, siguió cosechando victorias hasta convertirse en el piloto de G.50 que más éxitos consiguió durante la Guerra de Continuación. Formaba parte de la 1ª/LeLv 26 y se le asignó el FA-26 hasta el 8 de febrero de 1943, cuando fue destinado al LeLv 34. Tuominen consiguió 13 de sus 23 victorias a bordo de los Fiat con este caza, y el 18 de agosto de 1941 se convirtió en el primer piloto de la Fuerza Aérea que era condecorado con la Cruz de Mannerheim tras superar la marca de 20 victorias. A bordo de los Bf 109G consiguió 13 victorias más, elevando su registro final a 44 aviones derribados en más de 400 salidas.



Brewster Model 239 BW-384/"3 Naranja" del Alf. Lauri Nissinen, 2ª/LeLv 24, Tiiksjärvi, mayo de 1942

El Sgto. Mayor *Lapra* Nissinen entró en acción por primera vez durante la Guerra de Continuación pilotando Brewster en la 3ª/LeLv 24; le fue asignado el BW-384 el 12 de agosto de 1941. El 28 de enero de 1942, Nissinen fue destinado a la 2ª/LeLv 24 y enviado al sur de Viena para luchar contra el creciente número de Hurricane de préstamo y arriendo que operaban desde Murmansk. El 8 de junio de 1942 consiguió su victoria número 20 de la Guerra de Continuación a bordo del BW-384, incluyendo en este registro seis Hurricane. Fue condecorado con la Cruz de Mannerheim el 5 de julio de 1942.



Brewster Model 239 BW-352/"2 Blanco" del Sgto. Mayor Eero Kinnunen, 2ª/LeLv 24, Tiiksjärvi, septiembre de 1942

Lelleri Kinnunen consiguió 3,5 victorias a bordo del D.XXI FR-109 durante la Guerra de Invierno. Pilotando el Brewster BW-352 al estallar la Guerra de Continuación, utilizó este caza durante uno de los primeros encuentros del conflicto, el 25 de junio de 1941. Durante aquella acción fueron destruidos cinco SB. Kinnunen compartió en esta ocasión las victorias con el Cabo Heimo Lampi, y conseguiría otras dos durante su siguiente misión. Kinnunen pilotó el BW-352 durante toda su carrera, primero formando parte de la 2ª/LeLv 24, y a partir del 11 de febrero de 1943 con la 3ª/LeLv 24. El 21 de abril de 1943, el Bri. Kinnunen fue derribado por los disparos de las baterías antiaéreas de Oranienbaum, muriendo al estrellarse su aparato. Su registro ascendía a 22,5 victorias.



Brewster Model 239 BW-377/"1 Negro" del Sgto. 1º Tapio Järvi, 4ª/LeLv 24, Römpötti, octubre de 1942

Tappi (Bajito) Järvi formó parte del LeLv 24 desde el 11 de agosto de 1941 hasta el final de la guerra. El 11 de febrero de 1943 su escuadrilla se fusionó con la 2ª/LeLv 24, y formando parte de ella consiguió la mayoría de sus victorias. Järvi empleó el BW-377 para conseguir derribar 7,5 aviones enemigos. Durante la ofensiva de 1944, pilotó principalmente el Bf 109G-6/R6 MT-450 armado con cañones en las alas, consiguiendo derribar con él diez Il-2. Antes de ser ascendido a Sgto. Mayor el 16 de julio de 1944, su carrera de victorias había llegado a su fin, terminando con un registro de 28,5 en 247 salidas.



Brewster Model 239 BW-364/"4 Naranja" del Bri. Ilmari Juutilainen, 3ª/LeLv 24, Suulajärvi, diciembre de 1942.

El BW-364 estuvo asignado al piloto de la 3ª/LeLv 24 *Illu* Juutilainen desde junio de 1941 hasta febrero de 1943, período durante el cual consiguió el sorprendente número de 28 victorias con él. Las marcas pintadas en su plano fijo de deriva muestran su registro de dos victorias conseguidas a bordo de los D.XXI y las 34 obtenidas con los Brewster hasta ese momento. El 26 de abril de 1942 Juutilainen ganó la Cruz de Mannerheim por sus 20 victorias en la Guerra de Continuación, y el 8 de febrero de 1943 fue destinado al recién formado LeLv 34 equipado con Bf 109G, pasando a formar parte de la 1ª escuadrilla.



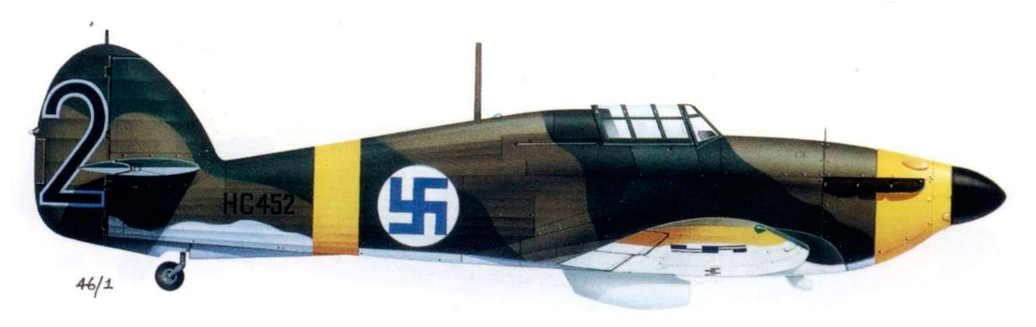
Brewster Model 239 BW-393/"9 Naranja" del Capt. Hans Wind, jefe de la 3ª/LeLv 24, Suulajärvi, abril de 1944

Cuando Wind asumió el mando de la 3ª/LeLv 24 el 27 de mayo de 1943, se llevó consigo el BW-393, cambiando su número de identificación de cola por el "9 Naranja" para ajustarse a los emblemas de identificación asignados a la escuadrilla. El 31 de julio se le concedió la Cruz de Mannerheim. De las 39 victorias de Wind a bordo de los Brewster, 26 fueron conseguidas con el BW-393, que pilotó hasta abril de 1944. Cuando su escuadrón fue transformado a los Bf 109G consiguió 36 victorias más (25 en diez días) elevando su registro a 75 victorias en 302 salidas. Tras ser herido en combate el 28 de junio, Wind recibió una segunda Cruz de Mannerheim mientras estaba convaleciente en el hospital.



Brewster Model 239 BW-370/"4 Negro" del Tte. Aulis Lumme, 4ª/LeLv 24, Römpötti, octubre de 1942

Lumme, que se había unido al LeLv 24 al principio de la Guerra de Continuación, fue uno de los pocos pilotos de la reserva que fueron nombrados jefes de escuadrilla; mandó la 2ª/LeLv 24 dos veces tras la pérdida de su jefe titular, permaneciendo en el cargo hasta que se encontró un oficial para sustituirle. Lumme pilotó el BW-370 durante dos años, primero en la 4ª/LeLv 24 y posteriormente, a partir del 11 de febrero de 1943, en la 2ª/LeLv 24, consiguiendo durante este tiempo 4,5 victorias a bordo de él. Después se aplicó a este aparato el emblema del lince del escuadrón pintado sobre la parte delantera del fuselaje. Antes de que terminasen las hostilidades Lumme había efectuado 287 salidas y conseguido 16,5 victorias aéreas confirmadas.



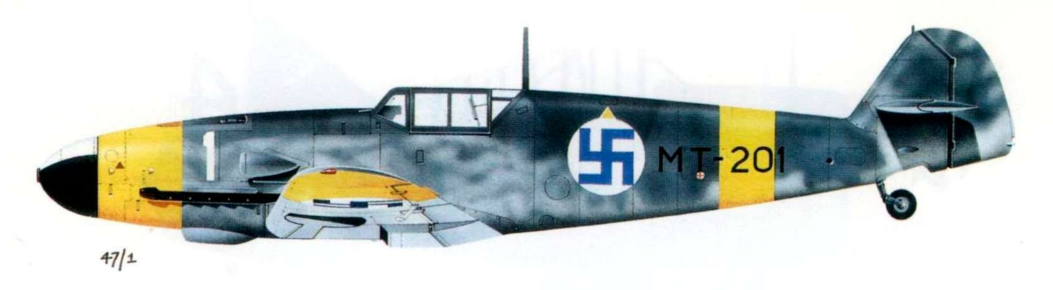
Hurricane I (N2394) HC452/"2 Negro" del Sgto. 1° Lauri Jutila, LeLv 32, Suulajärvi, mayo de 1942

El *Lentolaivue* 32 utilizó un puñado de Hurricane durante un período de 12 meses que comenzó el 1 de julio de 1941, consiguiendo seis victorias con este avión en ese tiempo.
Jutila fue uno de los pilotos a los que fue asignado el HC452, aunque no consiguió ninguna victoria con él. Consiguió un total de 7,5 victorias pilotando Hawk y Bf 109G (estos últimos en el LeLv 34) antes de ser derribado y muerto por el fuego defensivo de un bombardero Il-4 el 17 de junio de 1943. El Ilyushin acabó estrellándose.



Curtiss Hawk 75A-3 (c/n 13747) CU-552/"2 Blanco" del Alf. Kalevi Tervo, 2ª/LeLv 32, Nurmoila, junio de 1942

Tervo fue el piloto de Hawk más destacado, con un registro de 15,5 victorias. Después de un breve período sirviendo en el LeLv 24, *Kale* Tervo fue destinado el 8 de abril de 1942 a la 2ª/LeLv 32, donde pilotó el CU-552 en numerosas misiones, consiguiendo seis victorias. El 11 de febrero de 1943 se unió a la 1ª/LeLv 34 siendo uno de los destacados ases escogidos para formar parte de la nueva unidad. El 20 de agosto fue declarado desaparecido en combate a bordo del Bf 109G-2 MT-219, casi con seguridad tras ser derribado su caza por las importantes baterías antiaéreas de Lavansaari. El registro de victorias de Tervo ascendía entonces a 23, seis de las cuales las había conseguido en los Bf 109G.



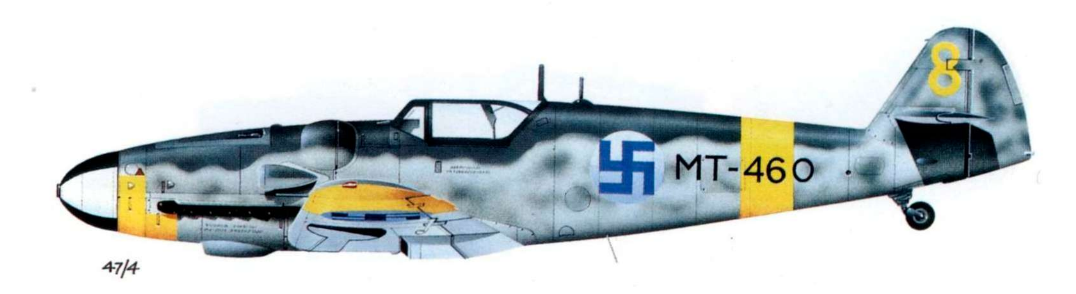
Bf 109G-2 (Wk-Nr 14718) MT-201/"1 Blanco" del Cte. Eino Luukkanen, jefe del LeLv 34, Utti, junio de 1943

Antes de asumir el mando del LeLv 34 el 29 de marzo de 1943, *Eikka* Luukkanen contaba ya con 2,5 victorias con los D.XXI conseguidas durante la Guerra de Invierno (mandando la 3ª/LeLv 24) y 14,5 victorias en los Brewster (como jefe de la 1ª/LeLv 24). Durante el año que pilotó el MT-201, Luukkanen reclamó haber derribado nueve aviones enemigos. Su registro aumentó rápidamente tras desencadenarse la ofensiva soviética de mediados de 1944, consiguiendo derribar 25 aviones en cuestión de pocas semanas. El 5 de agosto consiguió su victoria número 56 y última, al derribar un Yak-9 sobre el Golfo de Finlandia. Luukkanen completó el sorprendente número de 441 salidas. El 18 de junio de 1944 le fue concedida la Cruz de Mannerheim por sus excelentes cualidades de mando demostradas durante ese prolongado período.



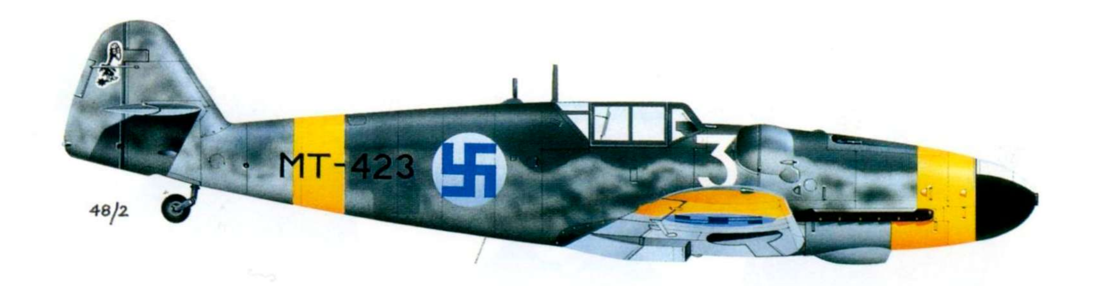
Bf 109G-2 (Wk-Nr 14753) MT-212/"2 Rojo" del Bri. Ilmari Juutilainen, 1ª/LeLv 34, Utti, mayo de 1943

El MT-212 fue asignado a Juutilainen el 13 de mazo de 1943, y 11 días después consiguió con él la primera victoria de los Messerschmitt finlandeses (un Pe-2). Este caza quedó inutilizado al ser alcanzado por los fragmentos de un Pe-2 que acababa de ser derribado por Tuominen. Las monturas posteriores de Juutilainen fueron el MT-222 (véase la ilustración de portada), el MT-426 y el MT-457, y terminó siendo el más destacado as finlandés del Bf 109G con 58 victorias en su haber. El 28 de junio de 1944 recibió su segunda Cruz de Mannerheim. *Illu* Juutilainen efectuó 437 misiones y consiguió 94 victorias, lo cual le convirtió en el más importante de los ases de caza europeos no alemanes.



Bf 109G-6 (Wk-Nr 165001) MT-460/"8 Amarillo" del Sgto. 1º Emil Vesa, 3ª/HLeLv 24, Lappenranta, julio de 1944

Vesa prestó servicio en la 3ª/LeLv 24 desde el 3 de diciembre de 1941 hasta el final de la guerra. Consiguió 9,5 victorias con los Brewster antes de pasar a los Bf 109G en abril de 1944. Durante la ofensiva soviética de mediados de 1944, Vesa pilotó el MT-438 hasta que se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso sobre la panza tras haber sufrido daños en combate el 28 de junio de 1944. Después se le entregó el MT-460, a bordo del cual consiguió ocho victorias más entre el 30 de junio y el 19 de julio. Vesa realizó 198 salidas y consiguió 29,5 victorias.



Bf 109G-6 (Wk-Nr 412122) MT-423/"3 Blanco" del Sgto. 1° Hemmo Leino, 1ª/HLeLv 34, Kymi, junio de 1944.

Leino consiguió 11 victorias en 251 misiones, pilotando los D.XXI en la 3ª/LeLv 30, MS.406 en la 1ª/LeLv 14 y Bf 109G con la 1ª/HLeLv 34. Fue destinado a esta última unidad el 19 de abril de 1943. Un año después se le asignó el MT-423, que había llegado directamente al escuadrón después de ser fabricado en Alemania. En mayo de 1944 se aplicó a este caza y al MT-451 el emblema de la unidad, que consistía en una cría de águila pintada en el timón de dirección, siendo éstos los dos únicos ejemplares que fueron decorados con esta insignia durante la guerra.



Bf 109G-6/R-6 (Wk-Nr 165342) MT-461/"6 Amarillo" del Tte. Kyösti Karhila, jefe de la 3ª/HLeLv 24, Lappenranta, julio de 1944.

Tras dos años en el LeLv 32, *Kössi* Karhila fue destinado a la 2ª/LeLv 34 el 20 de abril de 1943 para pilotar Bf 109G. Como oficial de la reserva, Karhila sustituyó al herido Wind al frente de la 3ª/HLeLv 24 el 28 de junio de 1944. El MT-461 fue a partir de entonces su caza asignado, y escogió mantener su cañón alar, consiguiendo derribar ocho aparatos enemigos con esta "nave cañonera". Consiguió su última victoria el 18 de julio de 1944, elevando su registro a 32 victorias en 304 salidas.



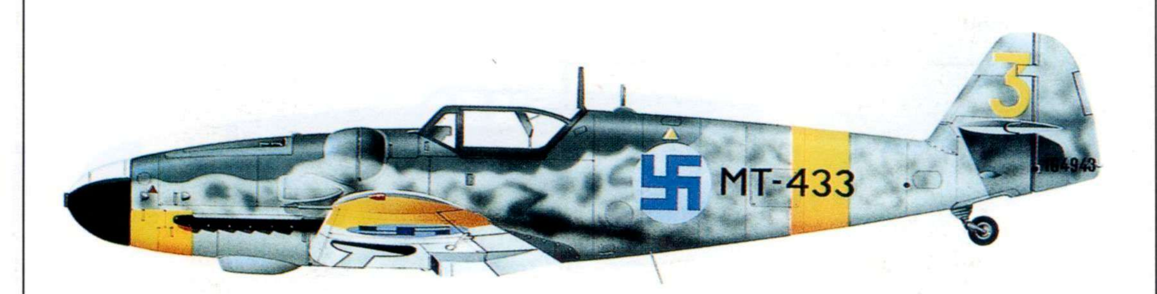
Bf 109G-6 (Wk-Nr 411901) MT-428/"8 Blanco" del Sgto. Mayor Antti Tani, 1ª/HLeLv 34, Lappenranta, junio de 1944.

Tani se unió al LeLv 28 el 13 de febrero de 1940 y llegó a convertirse en uno de los ases más destacados del MS.406 consiguiendo siete victorias mientras formó parte de la 1ª escuadrilla. El 15 de abril de 1943 fue destinado a la 3ª/LeLv 34, que estaba equipada con Bf 109G, y el 6 de marzo de 1944 consiguió una triple victoria a los mandos del MT-209. Tres meses más tarde, Tani fue trasladado a la 1ª/HLeLv 34 y le fue asignado el MT-428, que utilizó para conseguir dos victorias. El 1 de julio Tani volvió a conseguir una triple victoria a los mandos del G-6/R6 MT-453. Terminó la guerra con 21,5 victorias en 272 salidas.



Bf 109G-2 (Wk-Nr 14754) MT-213/"3 Blanco" del Tte. Eero Riihikallio, 2ª/HLeLv 24, Suulajärvi, mayo de 1944

Riihikallio fue destinado a la 2ª/LeLv 24 poco antes de las Navidades de 1941, pero tardó 11 meses en conseguir su primera victoria: un Tomahawk derribado el 23 de noviembre de 1942 pilotando el BW-377. En seis meses su registro aumentó a 6,5 victorias, Durante la ofensiva soviética del verano de 1944 pilotó el MT-213. A pesar de haber realizado sólo 110 salidas, Riihikallio consiguió 16,5 victorias (tres de las cuales las obtuvo a bordo del MT-213).



Bf 109G-6 (Wk-Nr 164943) MT-433/"3 Amarillo" del Capt. Olli Puhakka, jefe de la 3ª/HLeLv 34, Taipalsaari, agosto de 1944

Olli Puhakka se hizo cargo del mando de la 3ª/LeLv 34 el 9 de febrero de 1943, y un mes más tarde le fue asignado el MT-204. Lo pilotó durante un año hasta que se transformó con el resto de su escuadrón al G-6 y se le entregó el MT-419. El 17 de junio de 1944 el caza fue alcanzado en combate, lo cual obligó a Puhakka a efectuar un aterrizaje sobre la panza. Para sustituirlo se le asignó el MT-433, que llegó dos días después. El as derribó 42 aviones enemigos durante 402 salidas, y el 21 de diciembre de 1944 se le concedió la Cruz de Mannerheim.



Bf 109G-6 (Wk-Nr 165461) MT-476/"7 Amarillo" del Sgto. Mayor Nils Katajainen, 3ª/HLeLv 24, Lappenranta, julio de 1944

Formando parte de la 3ª/LeLv 24, Katajainen alcanzó la categoría de as con los Brewster el 12 de agosto de 1941. En el momento en que se transformó al Bf 109G, en abril de 1944, su registro de victorias había aumentado a 17,5 y, rápidamente, añadió 18 victorias más a su cuenta. Sin embargo, el 5 de julio Katajainen fue herido en combate poco después de derribar un Yak-9, viéndose obligado a efectuar un aterrizaje forzoso con el MT-476 en Lappenranta. Durante sus 196 salidas consiguió 35,5 victorias, por lo que se le concedió la Cruz de Mannerheim el 21 de diciembre de 1944. Fue el único piloto de caza que recibió este honor sin estar en servicio activo.



Sgto. 1° Katajainen de la 3ª/LeLv 24 en Suulajärvi en mayo de 1943 vistiendo el uniforme de trabajo m/36 de lana reglamentario, con gorra y botas. Éste era el uniforme de todos los suboficiales y clases de tropa de los Fuerzas Armadas, excepto la Marina. En la parte inferior del bolsillo izquierdo de la guerrera lleva la insignia de piloto, que tuvo esta forma entre 1916 y 1944. La graduación de Katajainen está indicada por los emblemas que lleva en el cuello, mientras que las hombreras son el distintivo de la Fuerza Aérea.

Bri. Viktor Pyötsiä de la 3ª/LLv 24 en Värtsilä en enero de 1940 vestido con el uniforme reglamentario de diario m/36 de la Fuerza Aérea finlandesa bajo el mono de vuelo de invierno. Esta prenda era necesaria para protegerse de las temperaturas de –30° C. Su casco de cuero y las gafas son de diseño finlandés, mientras que las manos se mantienen calientes mediante unas manoplas de piel de perro, que sólo tiene separados los dedos pulgar e índice para permitir agarrar los objetos. Completando su indumentaria invernal, Pyötsia lleva puestas unas botas de fieltro.

Capt. Aulis Brener, jefe de la 2ª/LeLv 32 en Suulajärvi en abril de 1942. También lleva puesto el uniforme de diario m/36 debajo de su chaqueta de cuero, a la que se le han cosido los galones que indican su graduación en la manga izquierda. Sobre la chaqueta lleva un cinturón m/27, junto con una correa cruzada más delgada que llevaban exclusivamente los oficiales y los brigadas, además de la correa transversal de la que cuelga la funda de la pistola. La gorra de piato de Bremer es del modelo m/727 que se entregaba a todo el personal, aunque sus botas con cordones y los calcetines de lana son artículos adquiridos por su cuenta.





Tte. Hans Wind, jefe de la 3ª/LeLv 24 en Suuljärvi en agosto de 1943. Viste el uniforme de diario reglamentario de oficial de la Fuerza Aérea m/27, con los galones que indican su rango sobre ambas mangas y con hombreras de la Fuerza Aérea en las que está también el emblema del león del estado finlandés. Sobre su bolsillo derecho están los pasadores de condecoraciones, mientras que en el mismo bolsillo lleva la Cruz de Mannerheim. Bajo ésta se encuentra la insignia de piloto de Wind, y a la derecha de ambas lleva su emblema del Cuerpo de Cadetes. Finalmente, la cinta que lleva en el primer ojal de la guerrera indica que se le ha concedido la Cruz de Hierro alemana de 2ª clase.

Tte. Kyösti Karhila, jefe de la 3ª/HLeLv 24 en Lappeenranta en julio de 1944. Está ataviado con la chaqueta estándar de piloto de caza alemán, con pantalones con bolsillos, chaleco salvavidas y casco de vuelo ligero de tela. Su equipo fue comprado directamente a Alemania a partir de 1943, principalmente para los pilotos de los Bf 109G. De hecho, sólo las botas de Karhila son artículos estándar de la Fuerza Aérea finlandesa.

Bri. Ilmari Juutilainen de la 1ª/HLeLv 34 en Taipalsaari en julio de 1944. Lleva una guerrera de verano m/39 con el cinturón m/27 y la correa cruzada, pantalones de la Fuerza Aérea modelo m/27 y las botas reglamentarias. La gorra de verano es también del modelo de la Fuerza Aérea m/22, mientras que el pañuelo que lleva al cuello era el favorito del más importante as finlandés. Las divisas que lleva en las solapas eran las que llevaban exclusivamente los brigadas de la Fuerza Aérea. El bolsillo izquierdo de la guerrera está adornado con la Cruz de Mannerheim de Juutilainen, y justo debajo de esta condecoración lleva la insignia de piloto.



El BW-368 de la 3ª/LeLv 24 fue fotografiado con desconchones blancos en su pintura de camuflaje en Kontupohja, en marzo de 1942. Este caza, que era pilotado normalmente por el Sgto. Nils Katajainen, lleva en la cola el registro de sus seis victorias. Obsérvese también el "1 Amarillo" que está pintado sobre el timón de dirección verde. *Nipa* Katajainen terminaría consiguiendo 17,5 victorias con los Brewster.

de caza más el LeLv 12 y el LeLv 16 para realizar misiones de reconocimiento y de apoyo a las fuerzas terrestres. También contaría con el apoyo de los bombarderos Blenheim del LeR 4, cuando fuese necesario.

La acumulación de tropas finlandesas en preparación para la ofensiva no consiguió escapar a la detección de los vuelos de reconocimiento soviéticos, y el 8 de julio comenzaron los ataques aéreos. Defendiendo a las fuerzas que se estaban reuniendo, los pilotos de los Brewster derribaron dos bombarderos y seis cazas en tres combates. Veinticuatro horas después, su éxito fue todavía mayor: 12 Brewster de las escuadrillas 3ª y 4ª del LeLv 24 despegaron a las 04:00 horas con el Cte. Magnusson al frente, para efectuar una patrulla de combate, y 70 minutos después, nueve de ellos entablaron combate con 15 I-153 sobre Lahdenpohja. El Bri. Jut-



Durante el primer año de la Guerra de Continuación el Sgto. Jouko *Jussi* Huotari pilotó el BW-353 con la 3ª/LeLv 24, consiguiendo ocho victorias. Aquí se ve el avión en Lunkula (que era una pista de aterrizaje muy rudimentaria situada a orillas del lago Ladoga) en septiembre de 1941. Huotari sumó ocho victorias más conseguidas con los Bf 109 en 1944, elevando su cuenta a 17,5 victorias en 291 misiones.



El Bri. *Oippa* Tuominen sentado en la cola de su Fiat G.50 (FA-26) en Lunkula, en agosto de 1941. Poco después de que se tomase esta fotografía se convertiría en el primer Caballero de la Cruz de Mannerheim, el 18 de agosto, por haber conseguido ocho victorias en la Guerra de Invierno y 11,5 más en la Guerra de Continuación. Su elaborado registro de victorias muestra barras verticales que indican bombarderos derribados, blancas/negras para los cazas y azules/blancas para las lanchas rápidas. La barra horizontal indica la victoria conseguida por el Bri. Lautamäki a bordo de este avión el 13 de agosto de 1941.



Una *Schwarm* de Fiat del LeLv 26 en la pista de aterrizaje de Lunkula el 4 de septiembre de 1941 después de regresar de una misión. Los aviones son, de izquierda a derecha: el FA-3, 35, 27 y 6, y sus pilotos pertenecen a las tres escuadrillas del LeLv 26, según indican los emblemas pintados en los G.50. El FA-6 era normalmente pilotado por el as con 12,5 victorias Sgto. Mayor Onni Paronen.

tilainen (en el BW-364) fue uno de los pilotos que tomaron parte en este combate:

"Observé que el Tte. Kokko y su punto atacaban una formación de I-153 y yo también me lancé contra el grupo, seguido por el Cabo Huotari. Cuando estaba a corta distancia, abrí fuego alcanzando a varios aparatos. Durante mi regreso a Lahdenpohja, localicé a un I-153 que volaba a baja altura, de modo que descendí en picado para situarme detrás de él y le disparé desde una distancia de 50 m y a una altura de sólo 10 m sobre el bosque que hay entre Miinala y Lahdenpohja".

"Cuando ascendí de nuevo, descubrí a dos I-153 que habían escapado a la primera interceptación, que se dirigían hacia la isla de Sorla, así que les seguí. Esperé hasta que el avión que iba en cabeza dejase de hacer maniobras evasivas y me mantuve volando en línea recta y altitud constante antes de descender en picado y dispararle cinco o seis disparos con las armas montadas en mi fuselaje (los cañones de las alas no habían funcionado durante el combate). El I-153 se inclinó hacia la izquierda y se precipitó invertido en las aguas del lago Ladoga. Entonces, el motor de mi aparato empezó a fallar y tuve que abandonar la persecución del tercer caza".

En diez minutos de combate, los rusos habían perdido ocho I-153 derribados y otros cuatro dañados, siendo atribuidas todas estas victorias a seis pilotos. El Sgto. 1º Nissinen (a bordo del BW-353) fue el otro piloto que se anotó dos victorias. Pilotando un avión que era más rápido que la mayoría de sus rivales, los pilotos de los Brewster habían comenzado a utilizar las tácticas de "péndulo" que emplearían con éxito a lo largo de los dos años siguientes.

El 10 de julio, el Ejército de Carelia inició su ofensiva, y en el plazo de seis días había ocupado el extremo norte del lago Ladoga. Dos semanas después, las fuerzas terrestres conseguían su objetivo intermedio cuando llegaron al río Tuulos, punto en el cual su Comandante en Jefe, Mariscal Mannerheim, ordenó detener el avance.

La ofensiva para capturar el istmo de Carelia dio comienzo el 31 de julio, con el LeLv 32, equipado con Hurricane y Hawk (y reforzado por los Brewster de la 3ª/LeLv 24), encargado de la protección aérea. El Ejército finlandés atacó al este de Viipuri alcanzando las orillas del lago Ladoga una semana después. Finalmente, el 15 de agosto, estableció contacto con el vic-

torioso Ejército de Carelia. Viipuri quedó sitiada hasta su conquista el 30 de agosto. En sólo cuatro días de combate, las tropas finlandesas habían empujado al numéricamente superior Ejército Rojo hasta la antigua frontera, donde se le ordenó detenerse. Leningrado estaba a sólo 30 km hacia el Este.

El 12 de agosto, los seis Brewster del Capt. Karhunen se enfrentaron a unos 20 I-153 que se disponían a ametrallar a las tropas desplegadas en el istmo de Carelia. El combate comenzó a las 13:00 horas y terminó unos 30 minutos después. Nueve "Chaikas" fueron derribados, y los seis pilotos finlandeses consiguieron anotarse victorias, reclamando Juutilainen tres de ellas y Katajainen otras dos.

Al día siguiente el LeLv escoltaba un aparato de observación de tiro de artillería a través del lago Ladoga hasta una posición al sur del río Tuulos. A las 14:00 horas, en el momento en que la *Schwarm* del Tte. Hämäläinen estaba siendo relevada por la patrulla del Tte. Puhakka, nueve "Chaikas" pertenecientes al 195º y 197º IAP atacaron al avión de observación. Durante los cinco minutos que duró el combate que se entabló, ocho G.50 derribaron a todos los I-153, dos de ellos abatidos por Puhakka con el FA-1.

La Ocupación de Olonets y Carelia

El 3 de septiembre, el Ejército de Carelia comenzó su avance de cuatro días sobre el río Svir. Tras alcanzar su objetivo, continuó su avance tanto hacia el Este como hacia el Norte, en dirección a Petrozavodsk. El primer día de la ofensiva, una *Schwarm* de G-50 del Lelv 26 que patrullaba sobre la vanguardia entabló combate con tres "Chaikas" del 65º ShAP (regimiento de aviación de asalto) y dos "Ratas" del 155º IAP, todos los cuales fueron derribados.

Tras haberse detenido el avance finlandés en el istmo de Carelia el 3 de septiembre, el Capt. Berg, del LeLv 32, al mando de siete Hawk, cruzó la frontera soviética entablando un combate de 15 minutos de duración con aparatos I-153 de la 5ª AD (División de aviación). Todos los pilotos finlandeses que participaron en la acción reclamaron una victoria cada uno.

Seis días después, una *Schwarm* de la 2ª/LeLv 28 tuvo un encuentro con nueve "Chaikas" y seis "Ratas" del 155º IAP sobre el río Svir, derribando a seis de ellos. Durante el vuelo de regreso a su base, los MS 406 atacaron desde una altura superior a tres bombarderos que iban escolta-



El jefe de la 1ª/LeLv 32, Capt. Paavo *Pate* Berg, utiliza una oportuna vara para señalar a su mecánico los orificios de bala parcheados en el Curtiss Hawk Cuw-553 en Lappeenranta, el 24 de septiembre de 1941. En esta foto es todavía parcialmente visible el número original de fabricación del avión, 13663, en el plano fijo de deriva. Berg, que ya había alcanzado la categoría de as durante la Guerra de Invierno, aumentó su cuenta de victorias a 9,5 en el momento en que fue derribado y muerto a bordo del Cuw-570 sobre Hanko, el 1 de noviembre de 1941.

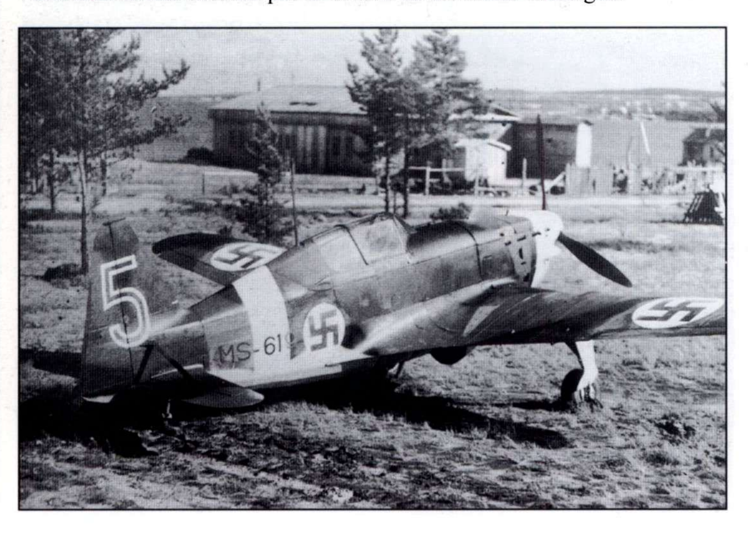
dos por cinco cazas, a consecuencia de lo cual los soviéticos perdieron dos I-153 más. Tanto el Alf. Inehmo (con el MS-623) como el Sgto 1º Lehtovaara (a bordo del MS-304) consiguieron tres victorias cada uno.

Mientras el Ejército de Carelia se aproximaba en su avance a Petrozavodsk, los aparatos del LeLv 24 continuaban proporcionándole protección aérea. El 23 de septiembre, ocho Brewster al mando del Capt. Karhunen atacaron a tres I-16 del 155º IAP que sorprendieron ametrallando a las tropas. Con todas las circunstancias a su favor, para variar, los pilotos finlandeses tardaron poco tiempo en derribar a los "Ratas". Después, siguiendo un plan acordado de antemano, Karhunen ordenó a su escuadrilla (por radio) que regresase a la base, mientras él se mantenía volando en círculos a baja altura durante media hora sobre los bosques en completo silencio de radio. Entonces volvió a dirigirse sobre las posiciones de las tropas, donde sorprendió a otros seis I-16 del 155º IAP que ametrallaban a la infantería. Sólo uno consiguió escapar.

Tres días después Karhunen repitió la misma táctica, consiguiendo su escuadrilla destruir, en esta ocasión, tres I-15bis y dos I-153 del 65º ShAP que estaban hostigando a las tropas. En poco tiempo fueron derribados tres aparatos rusos, mientras los demás abandonaban la zona. Juutilainen consiguió tres victorias a bordo del BW-364 y Karhunen dos con el BW-366.

Tras la conquista de Olonets y Petrozavodsk antes del 1 de octubre, el Ejército de Carelia continuó avanzando lentamente hacia el Norte a lo largo de la costa del lago Onega. Una vez que alcanzaron el extremo norte del lago, los finlandeses ocuparon las ciudades de Karhumäki y Pventsa entre el 5 y el 6 de diciembre, dando con ello por terminado su avance. Desde estas posiciones defensivas comenzaban ahora dos años y medio de guerra estática.

Durante 1941 el LeLv 24 había reclamado 135 victorias sin perder ninguno de sus Brewster en combate contra los cazas enemigos. El LeLv 26 había derribado 52 aviones con sus Fiat, también sin perder ninguno de sus aviones en combate. El LeLv 28 consiguió 70 victorias frente a la pérdida en combate de cinco Morane, mientras que el LeLv 32 había destruido 52 aparatos enemigos con sus Curtiss Hawk, pero perdiendo a su vez cinco de sus aviones por la acción de los cazas enemigos.



Aquí se ve al MS.406 MS-619 de la 1ª/LeLv 28 estacionado sobre la hierba en un soleado Solomanni, cerca de Petrozavodsk, en el verano de 1942. Este avión fue asignado al Sgto. 1º Antti Tani el 4 de octubre de 1941, quien posteriormente lo pilotó durante unos 18 meses. En la cola del avión apareció una solitaria barra de victoria el 25 de marzo de 1942 (un Pe-2), que era una de las siete victorias conseguidas por Tani a bordo de los Morane. Sin embargo, sólo dos de ellas (ambas contra Pe-2) fueron conseguidas con este aparato.

COMBATIENDO CONTRA AVIONES PRESTADOS

En agosto de 1941 comenzaron a llegar en cantidades importantes a los puertos soviéticos del Ártico de Murmansk y Arkhangelsk los envíos de Hurricane procedentes del Reino Unido cedidos en virtud del Acta de Préstamo y Arriendo. Una vez montados, estos cazas fueron desplegados principalmente por las fuerzas aéreas de la Flota del Norte contra los alemanes en las zonas de Murmansk y Kandalaksha. Sin embargo, cuando fueron llegando más aviones a la URSS, las unidades regulares de la fuerza aérea desplegadas a lo largo de la frontera finlandesa empezaron también a ser reequipadas con Hurricane IIA y IIB.

La primera identificación de un Hurricane por los finlandeses se produjo el 17 de diciembre de 1941, cuando la *Schwarm* del Capt. Karhunen entró en contacto con ocho de estos cazas al oeste del mar Blanco, cerca de Belomorsk. En el combate que se entabló seguidamente fueron derribados un Hurricane del 152º IAP y cuatro I-153 del 65º ShAP.

Recientes investigaciones han revelado que 11 días antes de este "primer" encuentro con los Hurricane soviéticos, el as con 6,5 victorias en su haber, Sgto. Toivo Tomminen, de la 3ª/LeLv 28, había chocado en el aire con un caza Hawker del 152º IAP, pilotado por el Tte. 1º N. F. Repnikov, sobre Karhumäki. Tanto el MS.406 (MS 329) como el Hurricane quedaron destruidos en la colisión, en la que también perdieron la vida ambos pilotos. En aquel momento, el caza británico había sido identificado erróneamente como un MiG-3.

Cuando los Hurricane empezaron a llegar a las unidades desplegadas al sur de Murmansk, los pilotos del LeLv 14, desplegado en Tiiksjärvi, el aeródromo finlandés situado más al norte (200 km al oeste de Belomorsk, a orillas del mar Blanco), descubrió que con sus anticuados D.XXI no podían repeler el número cada vez mayor de cazas Hawker soviéticos que aparecían en su sector.

En consecuencia, el 8 de enero de 1942, los ocho Brewster de la 2ª/LeLv 24 fueron destacados "temporalmente" a Tiiksjärvi, y dos semanas después la escuadrilla era reforzada al unírsele cuatro aviones más. Apenas 24 horas después de su llegada, el aeródromo fue atacado por seis Hurricane, que a su vez fueron interceptados por cuatro D.XXI que consiguieron despegar durante el ataque. Los pilotos finlandeses consiguieron en esta ocasión una solitaria victoria, siendo aquélla la primera victoria del futuro as Sgto. Hemmo Leino (cuyo total ascendería a 11), pilotando el FR-146.

El 24 de enero, la 2ª/LeLv 24 entró en combate con el enemigo por primera vez en la zona de Rukajärvi, cuando cinco Brewster se encontraron



El segundo jefe de la 2ª/LeLv 24, Tte. Lauri Pekuri, posa con su pipa entre salidas en agosto de 1942. Durante la primavera y el verano anteriores había participado, al frente de los Brewster de su escuadrilla, en una serie de acciones victoriosas contra los Hurricane cedidos a los soviéticos por el Acta de Préstamo y Arriendo, consiguiendo derribar él mismo siete de ellos.



El Brewster BW-372 de la 2ª/LeLv 24 momentos antes de iniciar el despegue en Tiiksjärvi el 25 de mayo de 1942. Este avión fue pilotado por *Lasse* Pekuri hasta el 25 de junio de 1942, en que fue derribado a bordo de él. Sin embargo, consiguió escapar a través del territorio enemigo hasta alcanzar las líneas finlandesas.

con diez cazas I-15 e I-153 del 65º ShAP, reclamando el derribo de cuatro de ellos. También fue destruido un quinto caza soviético cuando el Tte. 1º V. A. Knizhnik embistió deliberadamente con su I-153 al BW-372 del Sgto. P.Koskela, con el resultado de que el "Chaika" se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso y el Brewster tuvo que regresar a su base. Ambos pilotos reclamaron haber conseguido una victoria aérea.

Durante el mes de febrero los Brewster se enfrentaron con los Hurricane en dos ocasiones, reclamando haber derribado tres de ellos en ambos encuentros. Sin embargo, marzo fue un mes tranquilo, pero esa tranquilidad no era otra cosa que "la calma que precede a la tempestad", ya que los comunistas habían decidido destruir la base de Tiiksjärvi de una vez por todas.

La operación Suursaari

La isla de Suursaari está situada al sur de Kotka, en mitad del Golfo de Finlandia. Estuvo ocupada por los rusos hasta primeros de diciembre de 1941, cuando evacuaron su base en vista de los avances finlandeses. Sin embargo, poco después, al darse cuenta de su importancia estratégica, las fuerzas del Ejército Rojo ocuparon de nuevo la isla el 2 de enero de 1942. Al mismo tiempo, esta última acción incitó al ejército finlandés a recuperar la isla mientras sus tropas todavía podían avanzar con seguridad sobre el hielo.

En consecuencia, el 27 de marzo, una fuerza de ocupación de 3.500 hombres empezó el avance sobre Suursaari, apoyada por una cobertura aérea con un volumen de 57 aviones (cinco bombarderos SB capturados y seis cazas I-153 del LeLv 6, seis Brewster del LeLv 24, dieciséis D.XXI del LeLv 30, trece Curtiss Hawk del LeLv 32 y once Blenheims del LeLv 42).

La jornada del día 27 los pilotos finlandeses derribaron cuatro cazas defensores y 24 horas después tuvieron lugar dos combates a gran escala. A las 08:00 horas, el Tte. Kauppinen atacó con su *Schwarm* de Brewster a diez I-153 del 71º IAP, reclamando haber conseguido derribar exactamente la mitad de ellos. Ese mismo día, más tarde, la isla fue tomada por las tropas finlandesas, y a las 17:40 horas, 12 Hawk, al mando del Tte. Nurminen, interceptaron 29 aparatos soviéticos del 11º IAP y del

71º IAP que se aproximaban en tres grupos. Mientras en tierra continuaba un improvisado desfile victorioso, los pilotos de los Curtiss se enzarzaban con sus oponentes soviéticos en una refriega de 20 minutos de duración durante la cual, según los informes, fueron derribados diez I-153 y cinco I-16 sin pérdidas para los Curtiss Hawk. Los informes soviéticos reconocen que durante esta acción fueron derribados un I-15bis, un I-16 y seis I-153.

LA PASCUA EN TIIKSJÄRVI

El 29 de marzo, siete Hurricane soviéticos ametrallaron la base de Tiiksjärvi, situada a orillas del mar Blanco y, como repuesta, el Tte. Pekuri (a bordo del Bw-372) dirigió a ocho Brewster en una misión de reconocimiento a Segesha 24 horas después. Durante esta operación ofensiva fueron sorprendidos unos 12 Hurricane del 152º IAP y seis de ellos fueron derribados.

Ocho días después, los soviéticos llevaron a cabo su largamente planeada incursión aérea contra Tiiksjärvi. Esta operación tenía por objeto destruir la fuerza finlandesa de cazas que operaba desde esa base, bien en tierra o en el aire. Para el ataque se prepararon treinta y cinco aviones: ocho Pe-2 del 608º PBAP, siete SB del 80º BAP, nueve Hurricane y tres LaGG-3 del 767º IAP y otros ocho Hurricane del 609º IAP. El ataque estaba previsto en principio para el 5 de abril, pero el mal tiempo obligó a los atacantes a regresar a su base. Al día siguiente lo intentaron de nuevo, pero tuvo que ordenarse el regreso a la base de la fuerza, debido a que la mayor parte de los cazas de escolta no consiguieron localizar a los bombarderos y a que se descubrió que algunos miembros de la formación habían recibido códigos de radio diferentes.

El Sgto. 1º Heimo Lampi vuela a bordo del BW-354 sobre Tiiksjärvi en septiembre de 1942. Como miembro de la 2ª/LeLv 24 pilotó este Brewster durante un período de 18 meses entre 1941 y 1942, consiguiendo con él sus 4,5 primeras victorias. Lampi acabó siendo ascendido al empleo de alférez y fue trasladado para pilotar Bf 109G en la 1ª/HLeLv 24, elevando su cuenta a 13,5 victorias en 268 misiones.



Finalmente, aquella tarde, una fuerza reducida compuesta por siete bombarderos y dieciocho cazas despegó por fin para atacar Tiiksjärvi. Sin embargo, la presencia de la formación soviética fue rápidamente detectada por las estaciones de radioescucha de la inteligencia finlandesa, y de inmediato se transmitió un vector de interceptación al Tte. Pekuri, que, en aquel momento, estaba al frente de la 2ª/LeLv 24 en una patrulla rutinaria. Los pilotos de los ocho Brewster, que interceptaron a la formación soviética pocos minutos antes de que llegase sobre el aeródromo finlandés, consiguieron derribar dos bombarderos DB-3 (en realidad, se trataba de SB del 80º BAP) y doce Hurricane sin sufrir bajas.

Un piloto que, de hecho, alcanzó la categoría de as como resultado de su éxito del 6 de abril fue el Sgto. Eino Peltola, de 22 años de edad, cuya doble victoria sobre los Hurricane, a los mandos del BW-379, eran la repetición de los éxitos conseguidos, a bordo del mismo aparato, durante la salida del 30 de marzo contra Segesha. Su informe de aquel combate fue el siguiente:

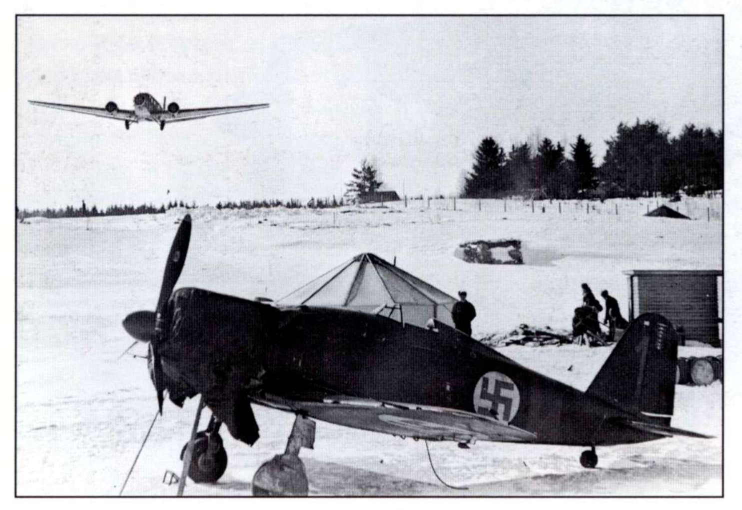
"Yo formaba parte de la escuadrilla del Tte. Pekuri, que volaba al frente de la segunda pareja de su *Schwarm*. Recibimos un mensaje informándonos de que se aproximaban siete bombarderos y 18 cazas, y pronto los localizamos. Tras nuestro primer ataque en picado, conseguí incendiar uno de los Hurricane, que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso a unos 15 km al sur de Tiiksjärvi".

"Alcancé al segundo Hurricane en la cabina cuando empezaba a virar. El avión cayó en picado vertical y se estrelló en un pantano desde una altura de 500 m, incendiándose y explotando con el impacto. El lugar donde se estrelló estaba al norte de Rikajärvi".

Eino Peltola acabaría con un registro total de 10,5 victorias en más de 200 salidas antes de su muerte, ocurrida el 2 de abril de 1944; 7,5 de estas victorias las consiguió a bordo de los Brewster y las tres restantes con los Bf 109G.

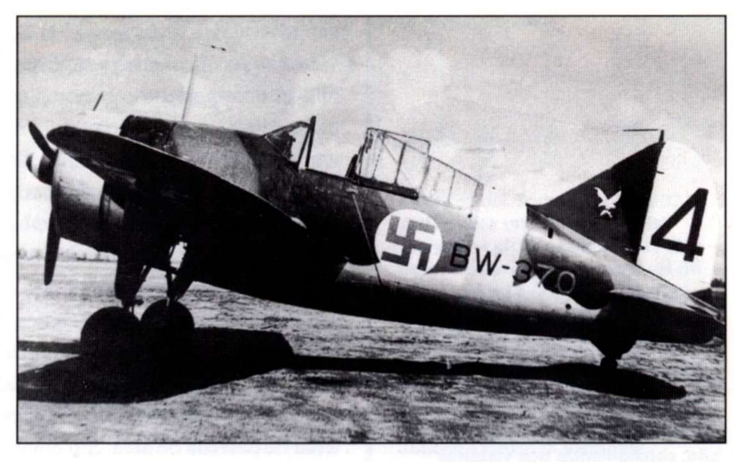


Los ases de la 3ª/LeLv 24 en Hirvas el 27 de junio de 1942. De izquierda a derecha, son el Sgto.1º *Jussi* Huotari (17,5 victorias), el Bri. *Illu* Juutilainen (94 victorias), que está sentado en el plano de cola de su BW-364, y el Sgto. *Emmpu* Vesa (29,5 victorias). Vesa había conseguido su primera victoria (un Hurricane) sólo dos días antes de que se tomase esta fotografía.



El Fiat G.50 FA-1, de la 3ª/LeLv 26, estacionado con su motor protegido del frío en la nevada base de Helsinki Malmi en marzo de 1942 – Cada escuadrilla de caza realizaba turnos de un mes defendiendo la capital. El Tte. Olli Puhakka pilotó este avión durante el avance finlandés en territorio de la URSS en 1941, consiguiendo seis victorias, según está cuidadosamente indicado en el timón de dirección del caza italiano.

El BW-370 de la 4ª/LeLv 24 en Römpötti en agosto de 1942. Este aparato era pilotado normalmente por el Tte. Aulis Lumme, que consiguió con él 4,5 de su total de 16,5 victorias (en 287 misiones). La 4ª/LeLv 24 utilizó como emblema de la escuadrilla una estilizada silueta de un águila pescadora hasta el 11 de febrero de 1943, cuando fue reconstituida como 2ª escuadrilla.



Aunque, según los informes, los pilotos de los Hurricane habían ofrecido poca resistencia a los Brewster, los bombarderos resultaron unos duros adversarios para los dos pilotos que fueron enviados a derribarlos. Efectivamente, el Tte. Lasse Kipinen (que pilotaba el BW–394) sufrió una grave herida en la pierna cuando el artillero de cola del SB, cuyo derribo se le atribuyó después, consiguió alcanzarle con sus disparos defensivos cuando efectuaba su segunda pasada.

Se sabe que las pérdidas reconocidas oficialmente por los soviéticos ascendieron a un SB del 80° BAP, dos Hurricane del 609° IAP y otros cuatro del 767° IAP. Por su parte, los comunistas reclamaron haber destruido en tierra cuatro aparatos y haber derribado siete Brewster en el aire. Después de los poco satisfactorios resultados de esta incursión, la Fuerza Aérea Roja no se dejó ver de nuevo hasta el 8 de junio, fecha en la que los seis Brewster del Tte. Pekuri se enfrentaron con trece Hurricane del 152° IAP, con base en Kësa, logrando derribar a cinco de ellos, pero perdiendo también a uno de los suyos en el combate.

El 25 de junio tuvo lugar el último gran combate al noreste del lago Seesjärvi cuando *Schwarms* pertenecientes a la 2ª y la 3ª escuadrillas del LeLv 24 entablaron un combate de 15 minutos con Hurricane del 609° IAP. Los finlandeses reclamaron haber derribado cuatro aparatos y

Masa Kalima en la cabina del MS.406 MS-611, de la 1ª/LeLv 14 en Tiiksjärvi en marzo de 1943. Este avión era pilotado normalmente por otro as, el Sgto. Aaro Nuorala, hasta el 9 de abril de 1943, cuando fue trasladado al LeLv 34 para pilotar los Bf 109G. Este último piloto consiguió 14,5 victorias, una de las cuales (un I-15bis) la obtuvo a bordo de este avión el 16 de marzo de 1943. Los Morane de la escuadrilla llevaban pintados en la cola números blancos que llegaban hasta el 18.



sus adversarios rusos tres, y en esta ocasión no se apartaba mucho de las victorias reconocidas, ya que se perdieron dos Brewster, aunque ambos pilotos consiguieron sobrevivir.

En seis meses se reclamaron 45 Hurricane derribados, lo cual no es una cifra poco razonable, si se tiene en cuenta que durante este período el número medio de cazas operativos de un IAP era de entre 15 y 20 aparatos. Habiendo hecho el trabajo que les correspondía, los pilotos de los Brewster permanecerían casi ociosos en Tiiksjärvi hasta noviembre de 1942.

Los últimos combates del mes de junio marcaron el comienzo de un período de seis meses de relativa estabilidad a lo largo de los frentes soviéticos, permitiendo al Alto Estado Mayor de la Fuerza Aérea reorganizar sus escuadrones de caza para dotar a Finlandia de un mejor sistema de defensa de área. Sin embargo, los jefes de los regimientos aéreos del frente consideraban que la nueva estrategia significaría que sus unidades perderían un elemento de flexibilidad en el combate, que había sido la principal ventaja táctica empleada con tanta eficacia por las unidades de caza finlandesas hasta aquel punto de la guerra.

El G.50 FA-33 de la 3ª/LeLv 26 estacionado dentro de un recinto de madera hecho con troncos de árboles en Kipasilta, el 3 de septiembre de 1942. El Sgto. Mayor Onni Paronen pilotó este caza durante la última mitad de aquel año, consiguiendo dos victorias (ambas sobre I-16). El 23 de marzo de 1943 Paronen fue destinado al LeLv 34 para pilotar Bf 109 G, y terminó la guerra con 12,5 victorias en 316 salidas.



A pesar de ello, el 3 de mayo de 1942 el frente quedó dividido en tres sectores, asignándose a un regimiento la defensa del espacio aéreo de ese sector concreto. El sector del lago Onega estaba protegido por el LeR 2, formado por el LeLv 16, el LeLv 24 y el LeLv 28; Olonets estaba a cargo del LeR 1, compuesto por los LeLv 12 y 32, y el istmo de Carelia quedó bajo la responsabilidad del LeR 3, que controlaba a los LeLv 26 y 30. El flanco norte estaba cubierto por el LeLv 14, mientras que al sur, el LeLv 6 tenía encomendada la defensa del Golfo de Finlandia. El regimiento de bombarderos LeR 4 sería empleado allí donde fuese necesario.

El 18 de julio de 1942 se realizaron posteriores ajustes en el sistema, al transferirse el LeLv 24 al LeR, mientras que el 16 de noviembre se formó el LeR 5 para controlar a los LeLv 6 y 30, asignándosele el cometido de realizar patrullas marítimas. Por último, el 23 de enero de 1943, el LeLv 34 fue también transferido al LeR 3.

Los ases del Curtiss del LeLv 32 posan para una foto formal en Suulajärvi el 29 de abril de 1942. Son, de izquierda a derecha, el Bri. Eino Koskinen (12,5 victorias); el jefe de la segunda escuadrilla, Capt. Aulis Bremer (8 victorias); el jefe de la primera escuadrilla, Capt. Kullervo Lahtela (10,5 victorias); el jefe de la 3ª escuadrilla, Tte. Pentti Nurminen (6 victorias), y el Sgto. Jaakko Kajanto (5 victorias).



El Hawk CU-503 del LeLv 32 fotografiado en Nurmoila, en el istmo de Olonets, en julio de 1942. Este caza (c/n 13816) era originalmente un A-4 con motor Cyclone, pero se le cambió la planta motriz por un Twin Wasp fabricado bajo licencia al llegar a Finlandia. Varios pilotos del LeLv 32 consiguieron un total acumulado de diez victorias a los mandos de este avión.

EL GOLFO DE FINLANDIA

Cuando el hielo se derritió en el Golfo de Finlandia en mayo de 1942, la Flota Roja del Báltico comenzó a enviar submarinos a atacar las líneas marítimo-costeras desde su enorme base naval (y aérea) de Kornstadt, situada a las afueras de Leningrado. Estas naves se habían retirado a puerto el otoño anterior, y con el deshielo primaveral, su único propósito era ahora hostigar el tráfico naval comercial alemán y finlandés en el mar Báltico. A principios del verano la fuerza aérea de la Flota Roja del Báltico aumentó sus efectivos para proteger los movimientos navales en la zona, especialmente las salidas y llegadas de los submarinos en la zona este del Golfo de Finlandia.



El jefe de la 4ª/LeLv 24, Tte. Iikka Törrönen sujeto con su atalaje en la cabina del BW-380 en Römpötti a primeros de octubre de 1942. Al fondo, rueda por la pista el BW-377 que era la montura del Sgto. Tapio Järvi. Törrönen había logrado 11 victorias cuando cayó en combate con este caza el 2 de mayo de 1943. Järvi continuó combatiendo hasta el final de las hostilidades, obteniendo un total de 28,5 victorias.

Para hacer frente al aumento de la actividad aérea, el 18 de julio el LeLv 24 fue asignado temporalmente al LeR 3, por lo que la 3ª y 4ª escuadrillas del LeLv 24 se trasladaron a Römpötti el 1 de agosto, seguidas una semana después por la 1ª/LeLv 24. Su misión era impedir a los aviones soviéticos volar sobre la zona occidental del Golfo, pero, en lugar de hacerlo así, éstos prefirieron volar bajo la protección de las piezas antiaéreas de Oranienbaum, lo cual evitó que se produjese un encuentro a gran escala.

No obstante, tuvieron lugar varios combates, el primero de los cuales se produjo el 6 agosto cuando la 1/LeLv 24 derribó dos I-16 cerca de Seiskari. Seis días después la 4ª/LeLv 24 reclamó el derribo de un Il-2 y un I-16 sobre el faro de Tolli, mientras aquella tarde el jefe de la 3ª/LeLv 26, Tte. Puhakka, al frente de su *Schwarm* de Fiat dirigió un ataque contra Kronstadt, donde atacaron desde una altura superior a cuatro I-16 consiguiendo derribarlos todos. Para realizar esta incursión, la unidad había violado la zona de operaciones de la unidad, por lo que después de ella se ordenó al LeLv 26 que permaneciese en la parte este del istmo de Carelia.

Muchos de los datos de inteligencia sobre sus oponentes con que contaba el LeLv 24 procedían de un puesto de observación avanzado exce-

lentemente situado en Ino, desde donde los observadores ¡podían ver a los aviones que despegaban de Kronstadt y Oranienbaum! Para reaccionar a esta información se emplearon nuevas tácticas, que consistían en enviar a los Brewster a esperar el regreso de las formaciones soviéticas. El 14 de agosto los finlandeses derribaron nueve Hurricane en dos combates, y 48 horas después, la 3ª/LeLv 24 entró en combate a primeras horas de la tarde con una formación de aviones. El Capt. Karhunen (en el BW-388) fue quien dirigió el ataque:

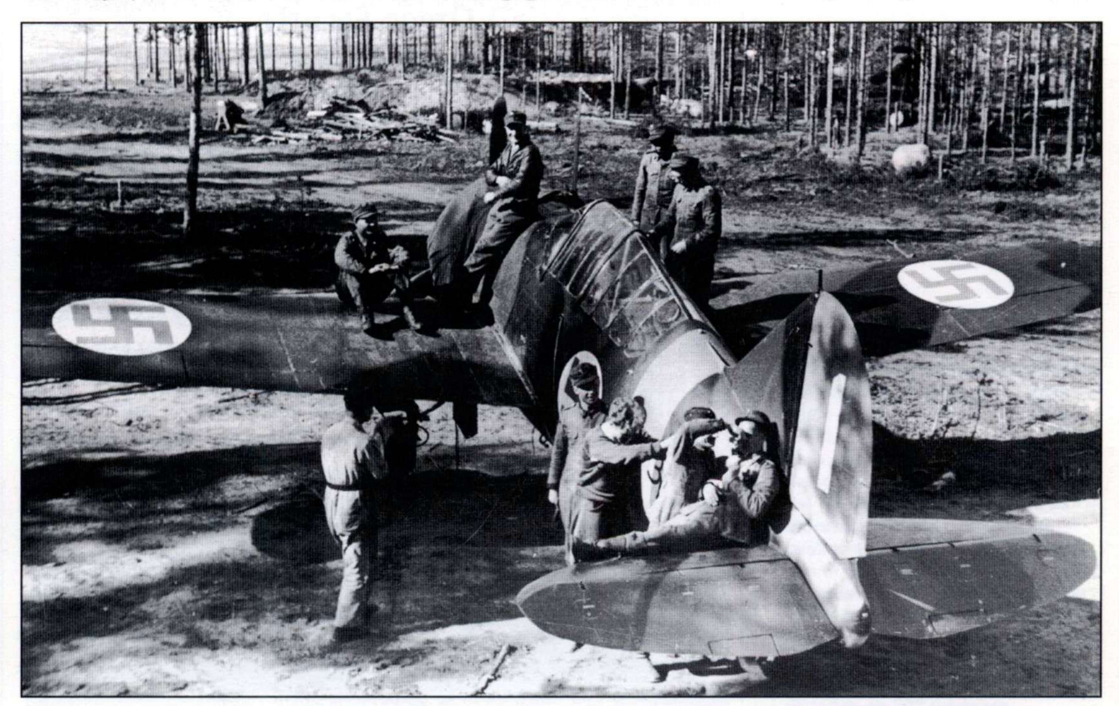
"Yo iba al frente de una escuadrilla de seis aviones en misión de interceptación. Al sur de Seiskari localicé una formación enemiga compuesta por 8 SB, 3 MiG y 16 I-16, que volaba a una altitud de 200 m. Atacamos a la escolta de caza, y mientras los I-16 escogieron presentar batalla, los demás huyeron. En mi primer picado derribé al I-16 que iba al extremo izquierdo de la formación, que cayó en picado al mar. Mi segundo I-16 se estrelló contra el agua envuelto en llamas, capotando al hacer impacto. Mi tercer I-16 acababa de evadirse de los disparos de otro Brewster cuando le alcancé con varias ráfagas, después de lo cual, ascendió bruscamente y fue alcanzado de nuevo, cayendo de ala al mar. En total efectué 12 ataques".

"La escolta volaba a la misma altura que los SB, y aunque los pilotos de los I-16 se batieron con bravura, no supieron aprovechar su superioridad numérica para situarse sobre los flancos de la formación de bombarderos y atacarnos desde arriba".

Los pilotos de los Brewster reclamaron el derribo de 11 I-16 del 4º GIAP de la KBF (Regimiento de aviación de caza de la guardia de la Flota Roja del Báltico), mientras que los "MiG" que les acompañaban eran en realidad Il-2 pertenecientes al 57º AP de la KBF.

El 18 de agosto tuvo lugar el mayor combate del verano cuando se recibió la información de que "diez" I-16 habían sido localizados cerca de Tytärsaari dirigiéndose hacia el Este. El Tte. Hans Wind despegó con ocho Brewster

El Brewster BW-371 de la 1ª/LeLv 24 mientras se le efectúan operaciones de mantenimiento en Suulajärvi en junio de 1943. Este avión llevaba un motor M-63 de 1.000 HP capturado a los rusos, que le fue instalado para realizar pruebas, aunque al poco tiempo fue sustituido por una fiable unidad Cyclone. Este aparato fue asignado al Bri. Viktor Pyötsia cuando se le cambió el motor, aunque no consiguió ninguna victoria con él.





La montura del mayor as finlandés, Bri. 'Illu' Juutilainen, durante el período en que estuvo destinado en la 3ª/LeLv 24, el BW-364 estacionado sobre una superficie de planchas de acero en Immola en mayo de 1943. Su piloto consiguió nada menos que 28 victorias con este aparato entre julio de 1941 y noviembre de 1942, y el timón del "4 naranja" muestra la cuenta de victorias de Juutilainen, que en aquel entonces era de 36. El resto las consiguió con otros Brewster o en los D.XXI durante la guerra de Invierno. Juutilainen dejó este avión cuando fue destinado a la unidad de "elite", el LeLv 34, el 8 de febrero de 1943.

a las 20:00 horas y voló a Sesikari para esperar la llegada de los rusos. Sin embargo, al avistar al enemigo, comprobaron que la formación estaba compuesta por casi 60 aviones, así que el Capt. Karhunen y el Tte. Lumme salieron inmediatamente con sus *Schwärme* de Brewster para colaborar en la acción. Wind, que pilotaba el BW-393, describió en su informe el combate que se entabló a continuación:

"Atacamos a cuatro Hurricane con ocho Brewster, y tras una breve persecución, conseguí incendiar a uno de ellos con dos ráfagas, que cayó envuelto en llamas sobre el bosque. Entonces aparecieron en escena unos 60 I-16, y al poco tiempo hice que uno de ellos lanzase una columna de humo antes de que otro I-16 consiguiese alcanzarme con un proyectil de cañón que atravesó mi ala izquierda (a sólo dos pulgadas del depósito de combustible del ala). Tras ascender de inmediato, vi que el I-16 al que acababa de disparar ardía sobre la superficie del mar. Entonces disparé contra tres I-16 en una serie de pasadas frontales, pero no pude comprobar los resultados".

"Cuando el combate estaba a punto de terminar, conseguí maniobrar convenientemente para situarme detrás de un solitario I-16 que se incendió después de lanzarle la primera ráfaga y se estrelló en el mar".

Frente a la pérdida de sólo un piloto, los finlandeses reclamaron dos Pe-2, un Hurricane y 13 I-16 derribados, atribuyéndose a Wind, Karhunen y Juutilainen tres victorias a cada uno. Los soviéticos admitieron oficialmente haber perdido al menos un Yak-1 y un LaGG-3 del 21º IAP de la KBF y dos I-16 del 71º IAP de la KBF.

Otros Frentes

A finales de mayo de 1942, el LeLv 32 se trasladó a Nurmoila, en el istmo de Olonets, donde sus Curtiss Hawk entablaron con frecuencia feroces combates con pequeñas formaciones compuestas por aviones más modernos como los Pe-2, MiG-3 y LaGG-3, todos los cuales eran mucho más rápidos que el Hawk.

Una de estas acciones tuvo lugar el 5 de septiembre cuando el Bri. Koskinen (en el CU-551) y su punto localizaron a mediodía una formación desacostumbradamente numerosa, compuesta por entre 35 y 40 aviones, sobre el río Svir en Lotinanpelto. Solicitaron ayuda por radio, y el Capt. Bremer despegó con su *Schwarm*. En el combate que siguió, que duró toda una hora, los finlandeses reclamaron haber conseguido derribar cuatro LaGG-3, cuatro I-16 (del 524º IAP), dos MiG-3 y un Pe-2, todo ello sin sufrir bajas.

Durante sus primeros nueve meses en el istmo de Olonets, los pilotos de los Hawk reclamaron haber derribado 65 aviones enemigos sin perder ni un solo caza en combate. Con la llegada del invierno, los vuelos en ambos lados del frente sólo se realizaban cuando era estrictamente necesario, y si el tiempo lo permitía.

La "carrera de los ases" no había comenzado todavía, y en aquel momento el objetivo más importante era la Cruz de Mannerheim, que hasta entonces se había concedido a los pilotos que conseguían 20 victorias en el aire. En 1943 esta cifra se aumentó a 30.

Con respecto a los aviones, los Brewster eran los únicos a los que se consideraba que les quedaba todavía algún tiempo de vida operativa, ya que los Fiat y los Morane estaban ya exhaustos –apenas podían alcanzar una velocidad punta de 350 km/h– y las filas de los Hawk estaban bastante diezmadas.

Finlandia había intentado en vano adquirir Messerschmitt al principio del conflicto, y su persistencia dio por fin fruto cuando, a finales de 1942 Alemania accedió a vender 30 Bf 109G-2 para equipar a un escuadrón, y a cubrir las bajas que se produjesen. El contrato de adquisición de estos cazas se firmó el 1 de febrero de 1943.

Poco más de una semana antes de que se firmasen los contratos, se creó en Immola el LeLv 34 el 23 de enero de 1943, y el antiguo jefe del LeLv 32, Cte. Ehrnrooth, fue nombrado para hacerse cargo del nuevo escuadrón. El nuevo escuadrón se formó para ser una "unidad de elite" desde el principio, para lo cual el jefe de la Fuerza Aérea, Teniente General Ludquist, autorizó a Ehrnrooth para que escogiese a los mejores pilotos de las unidades de caza finlandesas. A pesar de las agrias protestas de los demás jefes de escuadrón, se formó el LeLv 34.

Los pilotos seleccionados fueron enviados a Alemania para familiarizarse con el Bf 109G, y el oficial de la Luftwaffe encargado de la transformación insistió inicialmente en que siguiesen un programa de adiestramiento completo, idéntico al que eran sometidos los *Jagdfliegler ab initio*. Sin embargo, al comprobar la destreza de los pilotos finlandeses, accedió a impartir un curso mucho más reducido. El 9 de marzo de 1943, salieron para Finlandia los 16 primeros Bf 109G-2, seguidos por un segundo envío de 14 el 10 mayo.

Los Bf 109G (y el LeLv 34) consiguieron su primera victoria el 24 de marzo, cuando el Capt. Ervi y el Bri. Juutilainen, de la 1ª/LeLv 34, interceptaron un Pe-2 que regresaba de una salida de reconocimiento fotográfico sobre el Golfo de Finlandia. A las 14:30 horas, Juutilainen, a bordo del MT-212, derribó al bombardero cerca de Suursaari.

El episodio del Este de Carelia

Los elementos finlandeses de inteligencia destacados en Tiiksjärvi descubrieron a principios de 1943 que los soviéticos estaban construyendo una importante base de entrenamiento y suministro de partisanos en Ieljärvi, a unos 50 km del frente. Los finlandeses decidieron destruir este complejo antes de que estuviese operativo el verano siguiente, para lo cual enviaron un batallón de esquiadores para arrasar el objetivo, apoyado con la protección aérea de los MS.406, con base en Tiiksjärvi, del LeLv 14.



Este avión (BW-393) era la montura del segundo mayor as de Finlandia y jefe de la 3ª/LeLv 24, Tte. *Hasse* Wind, a quien se ve preparándose para despegar en Suulajärvi el 12 de septiembre de 1943. En el timón del "9 Naranja" hay pintadas 33 barras de victorias, 26,5 de las cuales las había conseguido Wind con el BW-393 entre enero de 1942 y septiembre de 1943. Su total de victorias obtenidas a bordo de los Brewster llegó a 39, que completó con las 36 que consiguió con los Bf 109G sumando un total de 75 victorias en 302 misiones.

El 16 de marzo los finlandeses atacaron Ieljärvi, con el Capt. Tainio, de la 1ª,(LeLv, al frente de seis Morane como apoyo aéreo. El ataque fue respondido por diez I-15bis del 839º IAP que intentaron ametrallar a las tropas finlandesas, pero fueron rechazados por los pilotos de los MS.406, que derribaron cinco cazas durante el primer asalto y otros dos en un segundo ataque. El futuro as, Sgto. Hemmo Leino (con el MS-319) fue el piloto con más éxito, reclamando el derribo de dos enemigos.

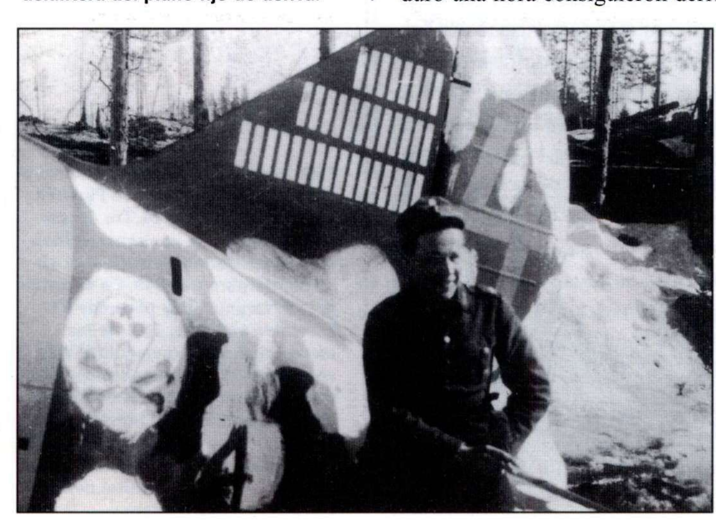
La base fue destruida una vez alcanzada la superioridad aérea local.

La ofensiva de la Flota del Báltico

En un intento de impedir a los submarinos soviéticos la entrada al mar Báltico al llegar el deshielo en la primavera de 1943, los alemanes habían aprovechado la cobertura del mal tiempo invernal para tender una doble red antisubmarina a través del Golfo de Finlandia, desde Porkkala hasta Naissaari, en Estonia. Como medida antisubmarina adicional, al mismo tiempo se había tendido un doble cinturón de minas más al este, entre Kotka y Narva. Para mantener operativas estas barreras de protección, se transportaban hombres y equipos entre las islas que constituían "los eslabones de la cadena", mediante barcos de servicio con base en la base de suministros situada en Kotka, en el norte. Durante más de un año, estas estaciones y bases de abastecimiento situadas a lo largo del cinturón defensivo se convirtieron en el objetivo principal de la fuerza aérea de la Flota Roja del Báltico. Por aquel entonces, las fuerzas aéreas de la Flota Roja habían también empezado a cambiar sus I-153 e I-16 por La-5 y Yak-1 y 7, así como a aumentar su número de Pe-2 y de Il-2. Equipados con mejores aviones, y con un mejor adiestramiento táctico, los rusos eran ahora unos oponentes mucho más peligrosos.

La ofensiva soviética comenzó tan pronto como el mar quedó libre de hielo, y la unidad responsable de proteger la zona era el LeLv 24. El 18 de abril, se produjo el primer combate aéreo importante de la campaña, en el cual el Tte. Lumme (con el BW-370) despegó al frente de siete Brewster a las 17:00 horas, seguido cinco minutos después por siete más al mando del Tte. Savonen (a bordo del BW-375). Interceptaron ocho Il-2 (del 7º GShAP de la KBF) al Oeste de Kronstadt, y en un combate que duró una hora consiguieron derribar dos Il-2 y 18 cazas.

El mecánico asignado al BW-364 del Bri. Juutilainen era Paavo Janhunen, a quien se ve aquí sentado en su plano de cola en Suulajärvi en abril de 1943. Aunque su anterior piloto había conseguido su última victoria con un Brewster (a bordo del BW-351) el 23 de noviembre de 1942, el caza llevaba todavía las barras de victoria de Juutilainen al llegar la primavera siguiente. Fue asignado al Tte. Martti Salovaara tras ser destinado Juutilainen a la 3ª/LeLv 24. Obsérvese la calavera y las tibias cruzadas pintadas en el desconchado blanco en la parte delantera del plano fijo de deriva.



El 21 de abril, las tres escuadrillas de Brewster interceptaron 35 cazas Yak-1, LaGG-3 y La-5 en la zona de Seiskari-Kronstadt. En esta acción iban al frente de los finlandeses los Capts. Karhunen, Törrönen y Sarvanto, y a cambio de pagar el precio de un Brewster derribado por los cazas y otro por las baterías antiaéreas de Oranienbaum, los finlandeses derribaron 19 aparatos enemigos. Se sabe que tanto el 4º GIAP como el 21º IAP (pertenecientes ambas unidades a la Flota Roja del Báltico) sufrieron bajas en aquel combate.

Los enfrentamientos continuaron al llegar el mes de mayo, y después de



Los ases del LeLv 24 posan para la cámara en Suulajärvi el 7 de mayo de 1943. Son, de izquierda a derecha: el jefe de la 1ª escuadrilla Tte. *Hasse* Wind (75 victorias), el Bri. *Pappa* Turkka (17 victorias) y el jefe de la 3ª escuadrilla, Capt. 'Joppe' Karhunen (31 victorias). Están junto a la cola del BW-366 de Karhunen, y el perro, cuyo nombre era *Peggy Brown*, era también suyo.

seis semanas en acción, los obsoletos Brewster habían reclamado el derribo de 81 aviones enemigos frente a la pérdida de tres de los suyos en combate. Estos sorprendentes éxitos se conseguían principalmente atacando desde una altitud superior, lo cual permitía el empleo de la táctica de "péndulo".

El 21 de mayo, los Bf 109G consiguieron cuatro victorias en sus dos primeros encuentros en aquel teatro de operaciones, aunque durante el último combate el MT-228 colisionó con un I-153 del 71º IAP de la KBF muriendo en el choque el Tte. Saalasti. El piloto soviético, Tte. V. Sitvinikov, consiguió salvarse saltando en paracaídas.

El último combate del día tuvo lugar a las 18:45 horas cuando el Cte. Lukkanen (con el MT-201) se dirigió, al frente de 11 Bf 109G, a la zona de Seiskari-Lavansaari para interceptar cuatro Il-2 (del 7º GShAP de la KBF) escoltados por 17 LaGG-3 y Yak-1 (del 13º IAP de la KBF). Según los informes, fueron derribados dos aparatos de cada tipo, aunque los archivos soviéticos sólo reflejan la pérdida de otro Il-2 y de un LaGG-3.

El 1 de agosto de 1943, el LeLv 34 se trasladó al nuevo aeródromo de Kymi, al norte de Kotka, extendiendo hacia el este su zona de responsabilidad hasta la línea Vipuri-Oranienbaum. Esto dejaba a los viejos Brewster muchas menos oportunidades de entrar en combate y aumentaba sus posibilidades de supervivencia.

Las últimas grandes batallas aéreas sobre el este del Golfo de Finlandia antes de la llegada del invierno tuvieron lugar el 23 de septiembre de 1943.



Los pilotos de la 1ª/LeLv 34 se relajan entre salidas en Utti, el 1 de junio de 1943, aunque siguen llevando puestos sus chalecos salvavidas por si llegase el caso de tener que efectuar un despegue de emergencia. Son, de izquierda a derecha, el Tte. Väinö Pokela (5 victorias), el Sgto. Mayor Mauno Fräntilä (5,5 victorias), el Bri. Oiva Tuominen (44 victorias), el Tte. Kalevi Tervo (23 victorias), el Sgto. 1º Gösta Lönnfors (1 victoria) y el Sgto. 1º Urho Lehto (3 victorias). Estacionado detrás de ellos está el MT-212, que estaba asignado al Bri. Ilmari Juutilainen, quien había conseguido su primera victoria frente al Messerschmitt (un Pe-2) con este caza el 24 de marzo de 1943.

A las 13:30 horas, cuatro Brewster de la 3ª/LeLv 24, escoltados por cuatro Bf 109G de la 1ª LeLv 34 se enfrentaron contra 20 aviones del 4º GIAP de la KBF en las proximidades del faro de Shepelevskij. En aquel combate fueron derribados tres Yakolev y cinco Lavockkin. Dos horas y media más tarde, los siete Brewster del Tte. Wind atacaron a 15 aviones que regresaban al aeródromo de Seiskari, reclamando el derribo de un Il-2 (del 7º GShAP de la KBF) y de seis Lavockkin.

El 14 de febrero de 1944, se asignó a todas las unidades del frente un prefijo que indicaba su cometido principal. De este modo en lugar de denominarse *Lentolaivues* (escuadrones aéreos o de aviación), las unidades pasaron a llamarse *Hävittäjälentolaivues* (escuadrones de aviación de caza), como se indica a continuación:

El LeLv 24 se convirtió en HLeLv 24 (LeR 3)
El LeLv 26 se convirtió en HLeLv 26 (LeR 3)
El LeLv 28 se convirtió en HLeLv 28 (LeR 2)
El LeLv 30 se convirtió en HLeLv 30 (LeR 5)
El LeLv 32 se convirtió en HLeLv 32 (LeR 1)
El LeLv 34 se convirtió en HLeLv 34 (LeR 3)

La Flota del Báltico ataca Kotka

A principios de 1944, la fuerza aérea de la Flota Roja del Báltico cambió sus objetivos situados a lo largo del cinturón minado a través del Golfo de Finlandia por la ciudad de Kotka y su puerto o, en ocasiones, por el puer-

to de Hamina, situado 20 km. más al este. Este cambio táctico se hizo en un esfuerzo por impedir el envío de suministros por mar al frente.

El 6 de marzo, Kotka sufrió su primer ataque aéreo importante, ante el cual el Cte. Luukkanen (en el MT-201) despegó junto con cinco Bf 109G a las 13:45. Al poco tiempo interceptaron una formación de 40 aviones sobre Narvi y derribaron cinco Pe-2 del 12º GPBAP (Regimiento de aviación de bombarderos en picado de la Guardia) de la KBF y dos La-5. Dos horas y media después, el Tte. Myllylä (en el MT-216) encabezó el ataque de cinco Bf 109G contra una formación más reducida, consiguiendo derribar cuatro aparatos enemigos al sur de Kotka.

A la mañana siguiente la Fuerza Aérea finlandesa recibió suficientes Bf 109G-6 nuevos para reequipar tanto el HLeLv 30 como el 34, haciendo entrega esta última unidad de los G-2 que le quedaban al HLeLv 24.

La mañana del 17 de mayo, el HLeLv 34 utilizó sus nuevos cazas de una forma diferente a como antes lo había hecho al interceptar a los aviones atacantes que se dirigían a Kotka y Hamina. En lugar de ascender por encima de los aviones soviéticos antes de atacarles, prefirieron en esta ocasión atacarles directamente desde abajo. Este cambio de táctica sorprendió al enemigo, consiguiendo los 11 Bf 109G-6 del Cte. Luukkanen derribar ocho (de los 27) Pe-2 del 12º GPBAP de la KBF antes de que los 15 aviones que formaban su escolta pudiesen reaccionar. En el combate que siguió fueron abatidos tres Yak a cambio de un Bf 109. El Capt. Puhakka (con el MT-419) fue uno de los pilotos que consiguieron victorias en aquella jornada:

"Poco después de despegar vi una formación de bombarderos de más de 10 aparatos, escoltados por unos 20 cazas, que se dirigía a Kotka. Antes de entrar en la zona de interceptación, los aviones viraron al Este, ya que obviamente habían observado el despegue de nuestros cazas. No conseguí llegar a situarme por encima de los cazas, así que decidí atacar a los bombarderos desde abajo. Esta táctica resultó eficaz, porque les sorprendí cuando habían salido del picado y nivelado su vuelo después de haber bombardeado en picado objetivos del puerto".

"El primero contra el que disparé estalló en llamas y cayó en picado al mar a poca distancia de Hamina. Aprovechando la ventaja de mi velocidad, abrí fuego rápidamente contra un segundo bombardero, que también estalló en llamas y cayó en picado invertido. Sin embargo, no tuve tiempo de ver dónde se estrelló, pero pude ver varios fragmentos incluida la cúpula, que salían despedidos del avión, y también vi a un hombre saltar del avión, aunque no vi ningún paracaídas".

"Entonces ataqué a un tercer bombardero. Pronto varios pedazos de avión se desprendieron de él, y el piloto entró en un picado corto estrellándose en el mar entre dos pequeñas islas. Vi cómo un hombre saltaba del avión, pero esta vez tampoco vi abrirse ningún paracaídas".

El 19 de mayo, el Tte. Myllylä (a bordo del MT-406) despegó desde Kotka con nueve Bf 109G cuando se informó que 20 Pe-2 del 12º GPBAP, escoltados por 15 Yak-9 se dirigían hacia la ciudad. Los finlandeses derribaron dos bombarderos y cuatro cazas durante la persecución de los aparatos enemigos que regresaban a Lavansaari. Este combate marcó el final de las incursiones y, desde ese momento, las Fuerzas Aéreas Rojas empezaron a centrarse en el "cuarto golpe estratégico" del *Generalísimo* Stalin: el asalto al istmo de Carelia.

LA OFENSIVA SOVIÉTICA DE 1944

Después de sus éxitos en el frente contra los alemanes de 1943-1944, el Ejército Rojo soviético llevó a cabo el cuarto de sus diez ataques estratégicos, que resultaría ser el único que no consiguiese alcanzar su objetivo.

Entre finales de mayo y primeros de junio de 1944, se produjo un importante aumento de la entidad de las concentraciones de tropas rusas al noroeste de Leningrado, al igual que del número de carros de combate y de piezas de artillería observadas por los aviones de reconocimiento finlandeses. Por desgracia, los altos jefes militares finlandeses no supieron apreciar la gravedad de las informaciones que emanaban de los informes de los pilotos de los cazas de reconocimiento.

En el inminente "Gran Ataque", como se le conoció en Finlandia, las fuerzas soviéticas avanzarían en un sector circular de 20 km de anchura a través del Golfo de Finlandia, apoyados nada menos que por 1.300 aviones del 13º Ejército del Aire. Otros 220 aparatos más de la fuerza aérea de la Flota Roja del Báltico se encargarían de cubrir el flanco izquierdo del ejército invasor.

Para enfrentarse a esta enorme flota aérea sobre el istmo de Carelia, el *Lentorykmentti* 3 sólo podía reunir 14 Bf 109G-2 del HLeLv 26, 16 Bf 109G-6 del HLeLv 34 y 18 Brewster del HLeLv 26.

El MT-227 de la 2ª/HLeLv 24 en Suulajärvi el 12 de mayo de 1944. Entonces estaba asignado al segundo jefe de la escuadrilla, Tte. Urho Sarjamo, que había conseguido cinco victorias con él antes de morir en combate el 17 de junio de 1944. Fue derribado cuando pilotaba este aparato, y en una de las grandes tragedias de la guerra, los restos despedazados del MT-227 chocaron con el MT-229, pilotado por el as con 32,3 victorias, Tte. Nissinen. Este piloto murió también en el acto. La cuenta de victorias de Sarjamo se elevaba a 12,5 (en 334 misiones) en el momento de su muerte.



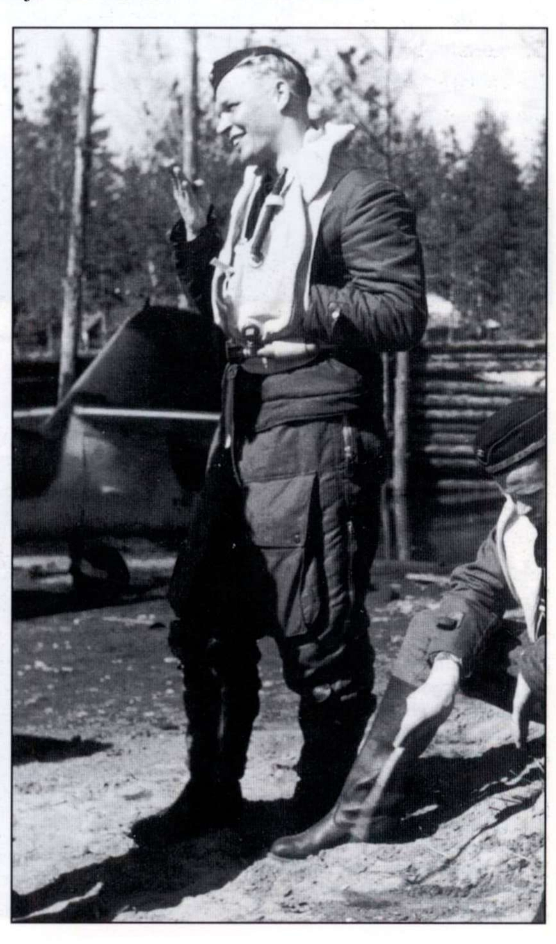


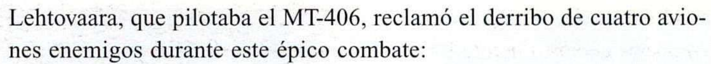
En esta imagen vemos al piloto de la 2ª/HLeLv 24, Tte. Jorma *Jotte* Sarinen instalado con su atalaje en la estrecha cabina de su Bf 109G en mayo de 1944. Había llegado al Messerschmitt con cinco victorias obtenidas anteriormente a bordo de los Brewster y sumaría 18 más obtenidas a los mandos del caza alemán, elevando su total a 23 victorias en 139 misiones. Saarinen ostenta el poco envidiable honor de haber sido el último piloto de caza finlandés que murió en combate, ya que perdió la vida el 18 de julio de 1944 cuando intentaba efectuar un aterrizaje forzoso con su MT-478, que había sido alcanzado por los disparos enemigos.

El ataque dio comienzo el 9 de junio y, tras atravesar rápidamente la primera línea defensiva de los finlandeses, el Ejército Rojo hizo batirse en apresurada retirada a su enemigo. Al cabo de diez días la punta de lanza de la invasión había alcanzado las afueras de Viipuri, y tras la captura de la ciudad al día siguiente, el avance soviético se detuvo para que los comunistas pudiesen consolidar sus últimas conquistas. Durante el primer día de la ofensiva, las fuerzas aéreas rojas efectuaron 1.150 salidas, seguidas de otras 800 al día siguiente. Durante el segundo día de la invasión también se produjo la primera victoria de los cazas finlandeses, cuando sus pilotos derribaron 16 aviones durante cinco encuentros diferentes. El 14 de junio fueron derribados 18 aparatos soviéticos más en siete combates, y tres días después 21 más fueron abatidos en siete encuentros.

El 19 de junio, la llegada de Alemania de los nuevos Bf 109G-6 de reemplazo compensó las pérdidas sufridas por las unidades de caza hasta aquel punto de la batalla, permitiendo tanto al HLeLv 24 como al 34 ponerse casi al completo de sus efectivos (25 aviones). Aquella misma tarde, se produjeron dos combates más durante los cuales fueron derribados seis aviones soviéticos. Por último, a las 20:00 horas una formación de ocho aviones de la 3ª/HLeLv 34, al mando del Capt. Puhakka, y diez Bf 109G de la 3°/HLeLv 24, con el Capt. Wind al frente, interceptaron varios regimientos de aviones rusos cerca de Viipuri. Los finlandeses derribaron seis Pe-2 (del 58° BAP), tres Airacobra (del 196° IAP), dos Il-4 (del 836° BAP) y dos La-5 (del 401° IAP), sin sufrir ninguna baja. El Bri.

El Sgto. 1° Tapio *Tappi* (Bajito) Järvi consiguió todas sus victorias con la 2ª/HLeLv 24. Aquí se le ve en mayo de 1944 cuando había conseguido ya 11,5 victorias con los Brewster antes de sumar 17 más a bordo de los Messerschmitt en 1944, elevando su total final a 28,5 en 247 misiones.





Lehtovaara, que pilotaba el MT-406, reclamó el derribo de cuatro aviones enemigos durante este épico combate:

"Yo formaba parte de la misión de reconocimiento enviada a patrullar la carretera Bvammelsuu-Haapakangas-Kyyrölä. Poco después de despegar localicé unos 30 aviones enemigos volando sobre Säkkijärvi en dirección norte, seguidos momentos después por 20 aparatos más. Por el sureste empezaron a aparecer otras formaciones enemigas, y el Sgto. 1º Nuorala y yo entablamos combate con los cazas enemigos sobre el Golfo de Viipuri".

"Por fin conseguí situarme en posición para abrir fuego contra dos Airacobra desde atrás y abajo, uno de los cuales cayó a cuatro km al oeste de Kovisto y el otro a ocho km al sureste de esa ciudad. Este encuentro me había llevado tanto tiempo que no pude continuar la misión de reconocimiento que se me había encomendado, así que emprendí el regreso a la base. Después de sobrevolar el sur de Viipuri, vi varios Pe-2 escoltados por diez cazas, al sureste de la ciudad. Les ataqué y conseguí disparar contra dos de los Pe-2 directamente desde atrás, haciendo que ambos estallasen en llamas. El primero cayó a unos dos km al sur de Kämärä, y el segundo un km más allá".

La guerra en el aire alcanzó su punto máximo el 20 de junio cuando las tropas rusas se abrieron paso por las calles de Viipuri, apoyadas por un masivo "paraguas" aéreo de cazas y aviones de ataque a tierra. Antes del mediodía, los pilotos finlandeses de los Bf 109G habían ya participado en tres acciones a gran escala, durante las cuales consiguieron derribar 35 aviones enemigos. Antes de que termina-

El Sgto. 1º Eric Lyly, uno de los ases de la 1ª/HLeLv 34, admira el nuevo emblema de su unidad (una cría de águila) pintado en la cola del MT-423.





Los ases de la 1ª/HLeLv 24, completamente equipados con la indumentaria de vuelo de la última etapa de la guerra, posan para una fotografía de grupo en Suulajärvi en abril de 1944. Son, de izquierda a derecha, el Tte. Mikko Pasila (10 victorias), el Bri. Víctor Pyötsia (19,5 victorias), el jefe de la escuadrilla, Tte. Lauri Nissinen (32,5 victorias), el Alf. Heimo Lampi (13,5 victorias), el Tte. Kai Metsola (10,5 victorias) y el Sgto. Arvo Koskelainen (5 victorias).

se el día, tuvieron lugar otros cinco combates aéreos, durante los cuales los finlandeses consiguieron 16 victorias más, elevando su total de victorias durante la jornada del día 20 a la sorprendente cifra de 51, 31 de ellas logradas por el HLeLv 24 y 20 por el HLeLv 34. El 14º GIAP, equipado con Yak-9, el 159º IAP, con sus La-5, y la unidad de Airacobra, el 196º IAP, junto con los 943º y 35º ShAP de la KBF, equipados con Il-2, sufrieron cuantiosas pérdidas.



Los ases de la 3ª/HLeLv 24 presentan un aspecto mucho menos "uniforme" en cuanto a su indumentaria en Lappenranta en julio de 1944. En la fotografía se ven, de izquierda a derecha, el jefe de escuadrilla Tte. Kyösti Karhila (32 victorias), el jefe del escuadrón, Cte. Jorma Karhunen (31 victorias), el padre del Tte. Ahti Laitinen (10 victorias), que había sido hecho prisionero de guerra el 29 de junio de 1944, el Tte. Atte Nyman (5 victorias), el Sgto. 1º Emil Vesa (29,5 victorias), el Sgto. 1º Leo Ahokas (12 victorias) y el Sgto. Kosti Koskinen (2 victorias); detrás de ellos está el Bf 109G de Vesa, el MT-460.

Los pilotos finlandeses se anotaron diez victorias más al día siguiente, seguidas por otras 14 el día 22, 28 más el día 23, 20 el día 26, 44 el día 28 y 12 el 29. Para rematar un mes extraordinario, el 30 de junio, el Bri. Juutilainen se convertía en el segundo piloto finlandés que alcanzaba la categoría de "as en una misión":

"Íbamos en misión de patrulla de combate con ocho aviones sobre Tali cuando nos encontramos con los cazas enemigos. Alcancé a un Airacobra en la parte trasera superior del fuselaje y la mayor parte de su empenaje de cola saltó en pedazos, haciendo que se estrellase en la zona del parque Torkkeli del mercado de la Primavera Roja, lanzando una estela de combustible en llamas detrás de sí. El combate continuó entonces hacia Säiniö, donde conseguí alcanzar a otro Airacobra desde encima y atrás, haciendo que se estrellase entre Säiniö y Karhusuo".

"Después localice a más de 50 bombarderos que se aproximaban desde el Este, escoltados por cazas. Reuní a mi escuadrilla entre Juustila y Tali, y entonces me lancé en picado contra el enemigo. Sobre Juustila derribé un Yak-9 que se estrelló envuelto en llamas, y un segundo Yak-9 cayó derribado en la misma zona, después de que su ala derecha se desprendiera a causa de mis disparos".

"Después escoltamos a los Stuka alemanes, tras lo cual entramos otra vez en contacto con cazas y bombarderos rusos. Esta vez no conseguí ningún resultado decisivo, así que volví mi atención hacia una formación de Il-2 y su escolta. Entonces localicé algunos Il-2 que no llevaban protección de cazas, así que maniobré inmediatamente para colocarme lateralmente con respecto a ellos y derribé a un Il-2 que se estrelló en llamas sobre la península de Juustila. Al mismo tiempo había quedado completamente rodeado por un número abrumadoramente superior de La-5 de escolta. Tras 'forcejear' con ellos durante cinco minutos conseguí derribar a uno de ellos a una altitud de 2.000 metros, que se estrelló envuelto en llamas a 3 o 4 km. al norte del lugar donde había caído el Il-2 junto a la carretera.'

"Me había quedado sin municiones, así que di por terminado el combate, fastidiado porque todavía me quedaban diez minutos de combustible".

Más tarde se le atribuirían a Juutilainen seis victorias, dos de las cuales fueron consideradas victorias personales y las cuatro restantes victorias del regimiento. Durante esta misión, que tuvo lugar entre las 10:45 y las 12:00 horas, el HLeLv 34 intervino con ocho Bf 109G y el HLeLv 24 con siete, y entre todos reclamaron haber derribado 15 aviones del to-



El Tte. Ilmari Joensuu (5 victorias) y el Sgto. 1° Kauko Tomikoski (4 victorias), pilotos de la 1ª/HLeLv 34, posan delante del MT-416 en Kymi en mayo de 1944. Joensuu medía 195 cm de estatura, y por ello se le apodaba 'Pitkä-Jim' ('Jim el largo').

tal de los entre 200 y 300 aparatos localizados. Se sabe que el 404° IAP perdió varios de sus Yak-98, el 403° IAP perdió varios P-39 y el 872° ShAP varios de sus Il-2.

ATAQUES CONTRA LAS BASES AÉREAS

Tanto la base del HLeLv 24 en Lappeenranta como el aeródromo del HLeLv 34 en Taipalsaari había escapado a la atención soviética a lo largo del mes de junio, al igual que la base alemana de Immola. Sin embargo, la tarde del 2 de julio, 35 Pe-2 y 40 Il-2 escoltados por 20 cazas atacaron Lappeenranta. Afortunadamente las unidades de inteligencia radio alertaron al HLeLv 24 del ataque inminente, lo cual permitió a la unidad poner en el aire 11 Bf 109G que acababan de ser repostados y remunicionados. A pesar de ello, algunos no pudieron despegar a tiempo, y dos valiosos cazas Messerschmitt fueron destruidos y cuatro más sufrieron daños en el ataque. También quedaron incendiados dos aparatos Pe-2 de reconocimiento, capturados al PLeLv 48.

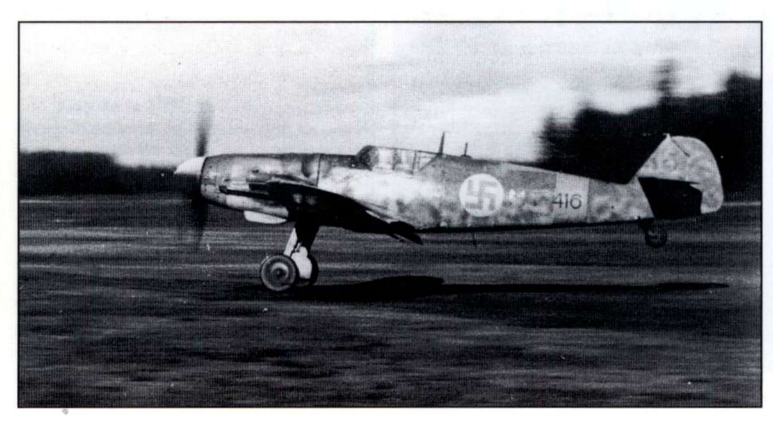
Para hacer frente a la incursión despegaron también ocho Bf 109G de Taipalsaari, que llegaron a la vertical de aeródromo apenas cinco minutos después de despegar. Rápidamente atravesaron como una guadaña las filas de los vulnerables Il-2 y junto con el HLeLv 24 consiguieron derribar once aparatos del 448°, 703° y 872° ShAP (todos ellos integrantes de la 281ª ShAD). También fueron destruidos cuatro Pe-2 y un solitario Yak-9.

Pese a la ferocidad de los ataques contra las bases aéreas, ni los finlandeses de Lapeenranta ni la *Gefechtsverband Kuhlmey* de Immola vieron seriamente afectada su capacidad de realizar patrullas de combate.

Esto quedó claramente demostrado menos de 24 horas después, cuando los pilotos finlandeses de los Bf 109G informaron haber derribado 21 aviones enemigos, seguidos de otros 14 el día 5. El 9 de julio, el registro mostraba diez victorias, y al día siguiente 13. Estos formidables combates aéreos alcanzaron su punto máximo el día 15, cuando los finlandeses derribaron 12 aviones soviéticos en cinco encuentros. Sorprendentemente, este número podía haber sido todavía mayor, si los pilotos de caza finlandeses no hubiesen estado tan dedicados a la misión de escoltar a los bombarderos del LeR 4. De hecho, los pilotos eran tan eficaces en este cometido que ni un solo bombardero fue derribado por los cazas durante las operaciones sobre el istmo de Carelia.

Tras una retirada planeada, los finlandeses se atrincheraron entre Tali y Ihantala, haciendo que la invasión a través del Golfo de Viipuri se detuviese, antes de que toda la ofensiva se detuviese definitivamente después de que no llegase a producirse el ataque soviético entre Vuosalmi y Äyräpää.

El MT-416 '6 Amarillo' fotografiado en el momento del despegue en Taipalsaari a finales de junio de 1944. Este caza, asignado a la 3ª/HLeLv 34, fue pilotado frecuentemente por el Sgto. 1° Aaro Nuorala, un piloto de Messerschmitt muy hábil que consiguió 10 victorias (seis de ellas a bordo del MT-416) con el caza alemán, que se sumaban a las tres conseguidas a bordo de los D.XXI en el LeLv 30 entre 1941 y 1942 y las 1,5 victorias logradas a los mandos de los MS.406 del LeLv 14 en 1943. Nuorala completó 250 misiones.



El 12 de julio, Stalin dio por terminada la ofensiva tras haber agotado sus reservas de tropas, aunque durante seis días más siguieron produciéndose encarnizados combates a lo largo del nuevo frente.

La firme acción de retaguardia del Ejército finlandés, combinada con el éxito de los desembarcos aliados en Normandía a principios del mes anterior, tuvieron una gran influencia en la decisión de Stalin de detener la invasión, para centrarse en su lugar en la ofensiva contra Berlín.

El ataque sobre el frente secundario del istmo de Olonets había comenzado 12 días después de la ofensiva principal, y también había sido detenido mucho antes de alcanzar su objetivo original antes de ser abandonado el 17 de julio.

Durante los 38 días que duró el "Gran Ataque", los pilotos de los Bf 109G reclamaron haber derribado 425 aviones y haber dañado otros 78 durante 355 misiones (2.168 salidas). Por su parte, fueron derribados diez Messerschmitt por los cazas soviéticos, tres fueron declarados desaparecidos en combate, tres más fueron abatidos por la artillería antiaérea y dos por los aviones "de asalto". Ocho pilotos perdieron la vida y tres fueron capturados. Los pilotos del II/JG 54 de la Luftwaffe reclamaron haber derribado 126 aviones enemigos en 179 misiones (984 salidas) durante el mismo período. Las pérdidas soviéticas fueron cuantiosas, ya que cuando terminaron los combates sobre el istmo de Carelia, al 13º Ejército del Aire sólo le quedaban 800 aviones.

Armisticio

Tras haber repelido su invasión, Finlandia buscó una paz permanente con la URSS, lo cual condujo a un armisticio el 4 de septiembre de 1944 y a la firma de una tregua en Moscú dos semanas después. Sus términos incluían la retirada de las tropas alemanas del norte de Finlandia, lo cual provocó que se entablase una breve guerra terrestre en Laponia contra su antiguo aliado. En febrero de 1947 la tregua fue ratificada en el Tratado de Paz de París, obligando a Finlandia a ceder el mismo territorio que había rendido en 1940, además de la ciudad de Petsamo, en la costa del Océano Ártico. Estas exigencias estaban lejos de ser justas, ya que las tropas soviéticas nunca habían estado cerca siquiera de conseguir ocupar ninguna de ambas zonas.

Durante las dos guerras las unidades de aviación finlandesas reclamaron oficialmente haber derribado 1.807 aviones de un total de 3.313. La artillería antiaérea abatió 1.345 aparatos, mientras que el resto estaba compuesto por aviones derribados por unidades navales, los destruidos en tierra (sin contar los destruidos en las incursiones de los bombarderos finlandeses) o aparatos que habían sido vistos estrellándose mientras intentaban escapar a la acción de los cazas o de la artillería antiaérea finlandesa. Los cazas también fueron responsables del derribo de 28 globos de observación y de corrección de tiro.

Por su parte, la Fuerza Aérea finlandesa perdió 257 aviones en combate, 215 en accidentes de vuelo y 100 más en accidentes de entrenamiento. Las pérdidas personales ascendieron a 353 aviadores muertos o desaparecidos en combate y 86 más en accidentes de vuelo.

Con respecto a la exactitud de las reclamaciones de victorias de los pilotos, recientes investigaciones realizadas en los archivos rusos han revelado que 1.855 aviones fueron derribados por los cazas finlandeses, siendo los ases los responsables del 77 % de esta cifra.

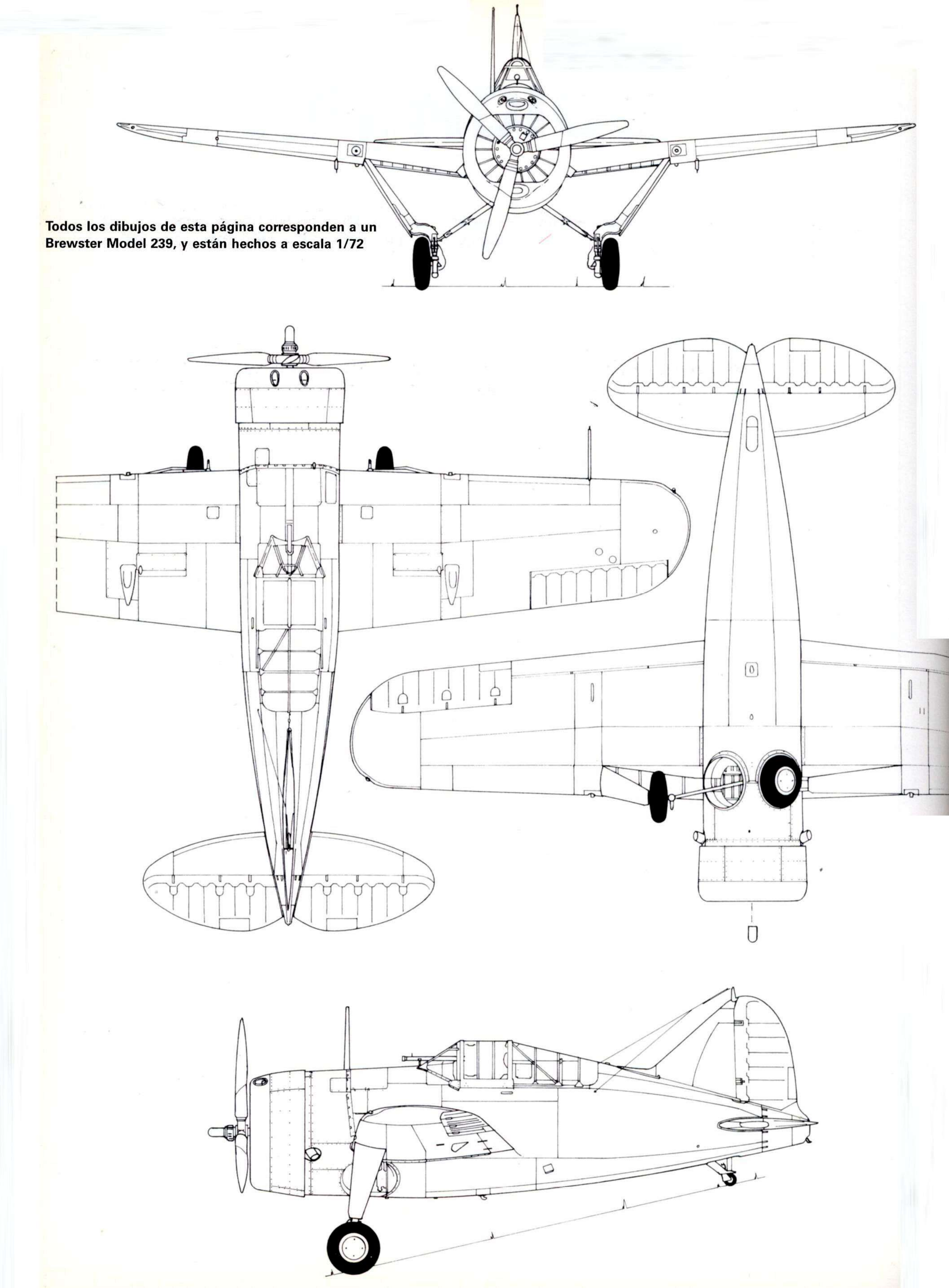
APÉNDICE

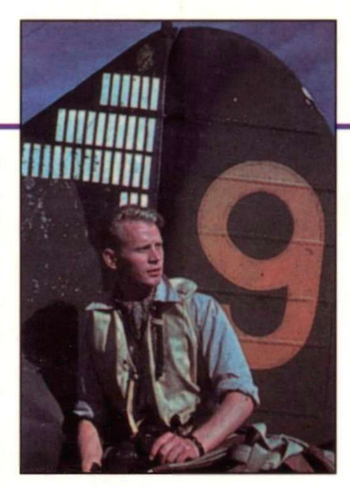
Relación de los Ases más Importantes

Rango	Nombre	Escuadrón	Victorias totales	Victorias por tipo de avión FR	GL	FA	MS	BW	CU	MT
Bri.	Juutilainen, Ilmari	24, 34	94	2				34		58
Capt.	Wind, Hans	24	75					39		36
Cte.	Luukkanen, Eino	24, 34	56	2,5				14,5		39
Bri.	Lehtovaara, Urho	28, 34	44,5				15			29,5
Bri.	Tuominen, Oiva	26, 34	44	1,5	6,5	23				13
Capt.	Puhakka, Olli	26, 34	42	4		13				25
Tte.	Puro, Olavi	6, 24	36					5,5		28,5
Sgto.Mayor	Katajainen, Nils	24	35,5					17,5		18
Tte.	Nissinen, Lauri	24	32,5	4				22,5		6
Tte.	Karhila, Kyösti	32, 30,34, 24	32						13	19
Capt.	Karhunen, Jorma	24	31	4,5				26,5		
Sgto.Mayor	Vesa, Emil	24	29,5					9,5		20
Sgto.1º	Järvi, Tapio	24	28,5					11,5		17
Sgto.1º	Alakoski, Klaus	26, 34	26			1				25
Tte.	Tervo, Kalevi	24, 32, 34	23					0,5	15,5	7
Tte.	Saarinen, Jorma	24	23					5		18
Bri.	Kinnunen, Eero	24	22,5	3,5				19		
Sgto.Mayor	Tani, Antti	28, 34	21,5				7			14,5
Tte.	Myllylä, Paavo	28, 34	21				1,5			19,5
Tte.	Suhonen, Väinö	24	19,5					4,5		15
Bri.	Pyötsiä, Viktor	24	19,5					8,5		3,5
Tte.	Teromaa, Erik	24, 26	19					13		6
Capt.	Pekuri, Lauri	24, 34	18,5					12,5		6
Sgto.Mayor	Huotari, Jouko	24	17,5					9,5		8
Bri.	Turkka, Yrjö	24, 34	17	4,5				9,5		3
Capt.	Sarvanto, Jorma	24	17	13				4		
Tte.	Lumme, Aulis	24	16,5					11,5		5
Tte.	Riihikallio, Eero	24	16,5					6,5		10
Sgto.	Halonen, Eero	24	16							16
Sgto.Mayor	Alho, Martti	24	15	1,5				13,5		
Sgto.1º	Nuorala, Aaro	30, 14, 34	14,5	3			1,5			10
Alf.	Lampi, Heimo	24	13,5					5,5		8

Rango	Nombre	Escuadrón	Victorias totales	Victorias por tipo de avión						
				FR	GL	FA	MS	BW	CU	MT
Tte.	Kokko, Pekka	24	13,5	3,5				10		
Alf.	Pallasvuo,Yrjö	32, 34	13						9	4
Capt.	Sovelius, Per-Erik	24	12,5	5,5				7		
Sgto.Mayor	Aaltonen, Lasse	26, 34	12,5	2		3,5				7
Tte.	Sarjamo, Urho	24	12,5					6,5		6
Sgto.Mayor	Paronen, Onni	26, 34	12,5	2		5,5				5
Bri.	Koskinen, Eino	32	12,5						11,5	
Sgto.1º	Ahokas, Leo	24	12					7		5
Capt.	Törrönen, Iikka	24	11	0,5				10,5		
Capt.	Nieminen, Urho	26	11	5		4		2		
Sgto.1º	Leino, Hemmo	30, 14, 34	11	1,5		3				6,5
Sgto.1º	Erkinheimo, Niilo	32, 34	10,5						6,5	4
Capt.	Kalima, Martti	30, 10, 14	10,5	4			6,5			
Tte.	Metsola, Kai	24	10,5					6,5		4
Sgto.1º	Peltola, Eino	24, 34	10,5					7,5		3
Capt.	Lahtela, Kullervo	32, 34	10,5						6	4,5

FR .... Fokker D.XXI
GL .... Gloster *Gladiator*
FA .... Fiat G.50
MS .... Morane-Saulnier MS.406
BW .... Brewster 239
CU .... Curtiss *Hawk*
MT .... Messerschmitt Bf 109G


Todos los dibujos de esta página corresponden a un Brewster Model 239, y están hechos a escala 1/72



Siempre superados en número por sus adversarios soviéticos, el pequeño grupo de pilotos de caza finlandeses que defendieron su patria de las "hordas comunistas" en tres guerras diferentes entre 1939 y 1945 consiguieron acumular registros de victorias superados sólo por los *Jagdflieger* de la Luftwaffe. Equipada inicialmente con un variopinto conjunto de cazas biplanos y monoplanos procedentes de todo el mundo, la Fuerza Aérea finlandesa fue lanzada al combate tras la invasión de su frontera oriental en noviembre de 1939. A pesar de que se enfrentaban con la ingente fuerza soviética, los pilotos de caza finlandeses sorprendieron a los escépticos y consiguieron diezmar las formaciones de cazas y bombarderos atacantes hasta el punto de que los rusos tuvieron que detener su agresión en marzo de 1940. Esta situación se repitió en la Guerra de Continuación que comenzó el 25 de junio de 1941, cuando los cazas Buffalo, Fiat G.50 y Curtiss Hawk finlandeses volvieron a demostrar su superioridad. En 1943 los finlandeses se habían convertido en incómodos aliados de los alemanes, que les proporcionaron cazas Bf 109G. Consecuentemente, ases como Juutilainen y Wind demostraron ser imbatibles durante los últimos meses del conflicto antes del armisticio finlandés con la URSS del 4 de septiembre de 1944.



